Imprimé en France.

FRANK SCULLY

LE MYSTÈRE DES SOUCOUPES VOLANTES

COLLECTION GALAXIE

F. SCULLY

LE MYSTÈRE des SOUCOUPES VOLANTES

DEL DUCA – PARIS

COLLECTION GALAXIE

LE MYSTÈRE
DES
SOUCOUPES VOLANTES

DEL DUCA - PARIS

CHEZ LE MÊME ÉDITEUR

LUIGI PIRANDELLO (Prix Nobel) :
Nouvelles.
Tome I. - *Les trois pensées de la petite bossue.*
Tome II. - *Quand j'étais fou.*

UPTON SINCLAIR :
Paméla.

A paraître :

HENRY MORTON ROBINSON :
Le Cardinal.

COLLECTION : " Le Basilic Rouge ".

ALORS... ON L'ASSASSINA,	RICHARD STARNES.
L'ÉNIGME DU HARTLEY OVERSEAS,	ROBERT F. GUHUR.
UN YACHT... TROIS CADAVRES,	HARMON COXE.
RICANEMENT DES PENDUS,	SIMON HARVESTER.
LA MORT DONNE LES CARTES,	EDGARD HALE.
CHEVEUX DE CUIVRE ET LAMES D'ACIER,	MARK CORRIGAN.

FRANK SCULLY

LE MYSTÈRE DES SOUCOUPES VOLANTES

Traduction de Paul TOUTCHKOV.

Les Editions Mondiales
2, RUE DES ITALIENS - PARIS.

Copyright by Éditions Mondiales 1951.

NOTE DE L'ÉDITEUR

Nous publions Le mystère des soucoupes volantes *parce que nous pensons que cette explication passionnante et directe de l'un des plus étranges phénomènes des temps modernes vient exactement en temps voulu. Il est évident que toute étude du problème des soucoupes volantes, quel que soit le point de vue auquel on se place, est sujette à controverse. Ce livre-ci ne fait pas exception à la règle, les conclusions de Frank Scully sur la nature de ces engins sont diamétralement opposées aux conclusions officielles du Département de la Défense.*

Cependant, nous sommes convaincus — autant que peut l'être un éditeur sensé — que M. Scully a abordé son sujet avec probité et a examiné avec soin et prudence les faits et les chiffres qui lui avaient été soumis. Pour écrire ce livre, il a longuement interrogé des savants et des techniciens spécialisés dans des domaines tels que l'énergie magnétique, l'astronomie, l'aérodynamique et l'astronautique, des hommes tenus en haute estime dans les milieux scientifiques, mais dont certains, comme on le verra en lisant ce livre, sont obligés de garder l'anonymat.

Nous n'avons jamais vu de soucoupes volantes, pas plus que la plupart des hommes, y compris M. Scully lui-même. Mais le nombre considérable de témoignages fournis par des personnes dignes de foi et rapportés dans la presse et les revues, donne toutes raisons de croire qu'elles existent réellement. Nous n'avons pas la prétention de savoir ce qu'elles sont, d'où elles viennent, ni comment elles volent, M. Scully s'efforce de répondre à certaines de ces questions et nous sommes convaincus que ses réponses vous donneront une forte émotion, et vous fascineront. Telle a été notre propre réaction.

« Il y a plus de choses sur la terre et dans le ciel, Horatio, qu'il n'en est rêvé dans la philosophie. »

PREFACE DE L'AUTEUR

La morale des gouvernements et celle du commun des mortels n'ont aujourd'hui plus rien de commun. Pour le gouvernement, tout ce qui est tant soit peu scientifique doit désormais être considéré comme relevant par définition de la sécurité nationale ; cela implique le secret, et le secret apporte non pas la sécurité mais bien au contraire la peur. Si nous apercevons quelque chose d'insolite, même dans le ciel, nous devons ou bien rester bouche cousue, comme le paysan russe à la vue d'un commissaire politique, ou bien rapporter ce que nous avons vu en donnant en même temps nos noms, prénoms, adresse et profession, etc..., et en étant certains que tout ce que nous aurons dit sera contrôlé et censuré par d'anonymes agents des services de renseignements. Ces êtres anonymes, craints et respectés par une grande partie de la population, peuvent, s'ils le veulent, démentir ce que nous disons, ridiculiser ce que nous affirmons, et parfois même (ce qui arrive dans un nombre de plus en plus grand de pays) nous jeter en prison, surtout si notre point de vue ne concorde pas avec l'explication officielle du fait en question.

Les peuples ont commencé à édifier l'impersonnel « porte-parole de l'autorité ». Les hommes libres devraient le combattre. Sans chercher trop loin, on peut être certain que tout cela est lié au recul des religions traditionnelles, ce qui oblige les hommes à trouver de nouveaux objets d'adoration.

La seule façon qui nous reste de lutter contre de telles atteintes au libre arbitre est de dire à l'avance : « Ce que je vous raconte sera démenti », ou bien : « C'est la vérité, mais ceux qui parlent ainsi aujourd'hui seront qualifiés demain de rêveurs et, s'ils persistent, de menteurs ».

Nos règles du fair-play se trouvent complètement faussées

car nous, les simples citoyens, continuons à les observer alors que les censeurs qui composent l'équipe adverse, sont autorisés à nous envoyer des coups de pied dans les chevilles lorsque nous sommes sur le point de dégager le ballon, et même de tirer sur le ballon à la mitrailleuse lorsque notre shoot est parti et que le but semble inévitable.

Il n'y a qu'une chose à faire dans de telles conditions : dévoiler leur méthode de jeu. Prouver que le mot « défense » cache un plus grand nombre de cas d'agression qu'aucun de nous ne l'avait jamais supposé. Affirmer que ce que nous disons est l'entière vérité et que ce qu'ils disent n'est pas l'entière vérité.

Cela peut paraître une façon indigne d'agir à l'égard de la chair de notre chair, à l'égard de nos fils militaires qui ont été préparés pour le combat mais se sont trouvés affectés en temps de paix à l'espionnage et au contre-espionnage. Mais étant donné que nos fils en uniforme rendent compte non pas à nous, le peuple, mais au bureau central, des services de renseignements (qui, autant que nous le sachions, ne rend compte à personne et n'a de comptes à rendre à personne), quel autre moyen nous reste-t-il pour faire connaître à nos amis les découvertes que nous pouvons faire ?

Les savants pensent qu'ils ont souffert plus que toute autre catégorie de personnes de l'hystérie de loyalisme que nous connaissons depuis la guerre ; mais les écrivains n'ont certainement pas grand'chose à leur envier. Le « fil de l'intolérance » qui court à travers toute l'histoire de notre pays a aujourd'hui l'épaisseur d'une corde, la corde au bout de laquelle nous finirons par être pendus. Dans de telles conditions, écrire un livre en sachant d'avance non seulement que vous serez ridiculisé, et ne pas être prêt à la contre-offensive, c'est avoir perdu tout sens des réalités.

Plutôt que d'être considérés comme des fantaisistes, il vaut bien mieux frapper d'abord, et dire que tous les bureaucrates, qu'ils soient en civil ou engoncés dans des uniformes, sont passés maîtres dans l'art d'arranger la vérité ; qu'ils sont des êtres incompétents qui vivent sur les deniers publics jusqu'au moment où ils obtiennent le droit à la retraite ou bien soient récompensés par quelque travail de tout repos et grassement rétribués dans une entreprise privée (y compris, bien entendu, les universités financées par des organismes privés).

Afin de retrouver cette liberté perdue, nous devons, sachant désormais à quoi nous en tenir, ne plus nous laisser imposer par ces porte-parole les expressions telles que « secret et confidentiel », « ultra-secret », « réservé » ou « à ne pas divulguer pour raisons de sécurité ».

De tels interdits sont presque invariablement suivis d'une déclaration faite par quelqu'autre service du Département de la Défense, aux termes de laquelle ce que nous cachons ne vaut pas la peine de l'être. La déclaration ajoute généralement que notre système de défense est basé sur un équipement déjà vieux et démodé, et que si nous n'accordons pas au Département de la Défense, dans les quinze jours, un milliard de dollars supplémentaires pour la fabrication d'un équipement plus moderne, aucune soucoupe volante au monde ne devra nous empêcher de nous considérer comme morts d'avance !

Par suite de l'extension de la propagande : les mots « vrai » et « faux » ont perdu pratiquement toute signification dans notre langue. En fait, si un homme a travaillé quelque temps pour le service de renseignements, on peut dire à coup sûr que la vérité n'est pas de son côté. Et les espions ne savent même plus trouver et répandre les mensonges avec l'adresse voulue. Sinon, pourquoi les arrête-t-on dans le monde entier et les condamne-t-on presque invariablement à une quinzaine d'années de prison ? Est-ce devenu un procédé courant et généralement admis à l'échelon international ?

Les lecteurs comprendront peut-être mieux si j'illustre mon argumentation de quelques échantillons. Le 24 juin 1947, Kenneth Arnold, un homme d'affaires de Boise, (Idaho), pilotant son propre avion, signalait qu'il avait vu plusieurs soucoupes volantes dans la région du Mont Rainier, dans l'Etat de Washington. Puis ont été communiqués des renseignements au sujet d'autres soucoupes aperçues dans d'autres endroits. Pourtant, le 9 août, le lieutenant-colonel Donald Springer, adjoint au chef d'état-major de la 4e escadre aérienne, a décidé de mettre une fin à ces balivernes. Bien que sa propre unité se fût heurtée entre-temps à un mystère resté sans solution (la découverte sur l'île Maury d'un morceau de quelque chose qui semblait avoir été fondu avant de tomber sur la terre, et la mort des deux pilotes militaires qui transportaient cet élément en vue d'une analyse plus approfondie),

le colonel Springer a déclaré qu'à son point de vue il n'y avait aucune raison de croire que des disques volants fussent passés dans la région de Tacoma, « pas plus que dans toute autre région ».

Les journaux, au contraire, ont cru voir dans cette déclaration une sorte de subtile allusion et se sont mis à fouiller ce problème. Avec quel résultat ? En janvier 1948, six mois après le démenti catégorique du colonel Springer, le Pentagone a institué le « Projet Soucoupe » pour enquêter sur les centaines d'informations qui affluaient. En même temps la revue Fate consacrait près de la moitié de son premier numéro aux soucoupes volantes ; l'article de tête avait été écrit par Kenneth Arnold et était intitulé : « J'ai vu les disques volants ».

Le « Projet Soucoupe » a été étudié avec calme et sans trace d'hystérie pendant dix-huit mois, sans même qu'un rapport eût été publié. Mais le Saturday Evening Post ayant apparemment été informé que le premier rapport serait négatif, a demandé à Sidney Shalett de préparer deux articles dans ce sens, se proposant de les faire paraître presqu'en même temps que serait publié le rapport de l'Armée de l'Air. Ces articles se sont trouvés être des récapitulations sans grande nouveauté des différents cas de soucoupes volantes signalés précédemment, et l'impression générale laissée par leur lecture était que ceux qui croyaient réellement à l'existence des soucoupes volantes n'étaient pas des gens tout à fait normaux.

Le premier article de Shalett a paru dans le numéro daté du 30 avril ; le second dans celui du 7 mai. Le numéro du 30 avril se trouvait évidemment dans les kiosques plusieurs jours avant cette date. En fait, il était déjà en vente lorsque l'Armée de l'Air publia, le 27 avril, son rapport préliminaire. Ce rapport contredisait le Saturday Evening Post. C'était à prévoir, car l'habitude est aujourd'hui prise dans les milieux officiels de faire passer ses collaborateurs pour des imbéciles.

Loin de donner raison au colonel Springer ou au Saturday Evening Post, le rapport officiel décidait qu'après tout il y avait quelque chose de vrai dans ces histoires de soucoupes volantes. Il faisait même état de l'hypothèse selon laquelle elles viendraient d'une autre planète. Et il laissait sans réponse nombre de cas examinés, du moins dans la mesure où les réponses pouvaient

avoir un rapport avec notre terre, mais promettait de donner ultérieurement des éclaircissements supplémentaires.

Ayant ainsi réussi à inciter le Saturday Evening Post à prendre position dans un sens, l'Armée de l'Air s'était attachée à accentuer l'opinion contraire. Les directeurs des publications concurrentes ont aussitôt cru déceler une nouvelle tendance. La revue True, en particulier, s'est imaginée qu'elle pourrait exploiter à son profit l'erreur commise par le Post ; elle a donc repris presque tout le matériel utilisé par Fate et Post avec cette différence qu'au lieu de traiter avec suspicion ceux qui croyaient aux disques volants, elle a suivi la ligne qu'avait adoptée Fate au printemps 1948 et a déclaré, en décembre 1949 : « Les soucoupes volantes sont une réalité ».

A peine la revue Fate avait-elle été distribuée dans les kiosques de vente, que le service de renseignements de l'Armée de l'Air prenait, d'un bout à l'autre, le contre-pied du point de vue qu'elle soutenait. Un de ses porte-paroles annonçait en effet le 27 décembre 1949 que le « Projet Soucoupe » avait été abandonné ; il n'hésitait pas à qualifier ceux qui croyaient aux soucoupes volantes de mystificateurs, et ne laissait à True aucune issue.

Cette pratique digne de Machiavel, qui consistait à approuver ou à désapprouver tour à tour ceux qui accentuaient l'une ou l'autre des deux positions au sujet des soucoupes volantes, a été poursuivie et ne semble pas devoir être abandonnée, même si toute la vérité doit être connue, en supposant qu'elle le soit un jour. La formule semble être : « Engagez le jeu avec nous, et nous vous enverrons la balle entre les deux yeux ».

Bien que je sois totalement indifférent à ce que les militaires pourront dire ou ne pas dire au sujet du présent livre, je tiens à ce que mes lecteurs comprennent bien ma position. Je n'ai jamais vu de soucoupe volante. Je n'ai jamais été victime d'une hallucination pouvant me faire croire que j'en voyais une. Je ne me suis jamais laissé entraîner par une opinion collective à ce sujet, et autant que je sache, je n'ai jamais participé à l'élaboration d'une quelconque mystification relative aux soucoupes volantes.

Mais j'ai discuté avec des hommes de science qui m'ont dit non seulement en avoir vu, mais avoir travaillé sur plusieurs de ces engins. Je me suis efforcé de mon mieux de trouver des failles dans leurs récits. Mais, à ce jour, je n'ai réussi à les classer dans

aucune des trois catégories définies par l'Armée de l'Air pour expliquer tout ce qui a été dit sur les soucoupes volantes : ils n'ont commis aucune méprise, ils n'ont pas été victimes d'hallucination collective et ils ne peuvent pas être pris pour de simples plaisantins.

Les savants n'acceptent pas la version de l'Armée de l'Air dans cette affaire. Aussi, lorsque des savants qui refusent de « collaborer » avec l'Armée désirent se procurer du matériel indispensable pour poursuivre leurs recherches, ont-ils beaucoup de mal à se le procurer. Est-ce assez clair ?

Est-il étonnant, dans ces conditions, que je tienne à conseiller aux lecteurs de ne prêter aux commentaires officiels pas plus d'attention qu'à une vieille feuille de papier journal soulevée par le vent ? Si les anonymes porte-parole des autorités militaires disent que de telles feuilles de papier journal sont : a) des feuilles de papier journal, ou : b) non pas du papier journal, mais des fragments de soucoupe volante, il ne faut pas les croire, pas plus dans un cas que dans l'autre. Aussi longtemps que nous, les simples citoyens, nous qui avons des noms, des adresses et le courage de nos opinions, n'avons pas dit que des objets tels que les soucoupes volantes existent bien, toutes les autres affirmations n'ont aucun sens. Or, nous le disons depuis quelque temps déjà.

Et maintenant, lisez en paix. « Le mystère des soucoupes volantes » et jetez dans le feu sans les lire tous les démentis que le Pentagone a publiés jusqu'ici et pourra publier à l'avenir.

Frank Scully
1950.

CHAPITRE PREMIER

LE MYSTÈRE DE L'UNIVERSITÉ DE DENVER

En ce début de la seconde moitié du XX^e^ siècle, trois événements se sont trouvés présentés d'une façon vraiment étrange. Deux d'entre eux n'ont pratiquement pas existé pour le *New-York Times*. Le troisième qui, lui, n'existait effectivement pas, a cependant fait l'objet, pendant des mois, de nombreux et importants articles dans ce journal, ainsi que dans tous les autres.

Les deux événements que le *New-York Times* considérait comme n'ayant pratiquement aucune valeur étaient : d'une part, le flot d'informations relatives à la présence de soucoupes volantes au-dessus de notre territoire et, d'autre part, la naissance de l'enfant d'Ingrid Bergman en Italie.

Le troisième n'était qu'un terrible cauchemar, et bien des savants, dont on attendait qu'ils en fassent une réalité, ne savaient même pas s'ils y réussiraient un jour. C'était la bombe à hydrogène. Mais pour tous les journaux, sans exception, cette bombe qui n'était pas encore faite était déjà *un fait accompli*.

Il est difficile de croire qu'au printemps de 1950, le monde entier ait considéré que ce monstre thermo-nucléaire était une réalité, alors que pour la grande majorité des gens, les soucoupes volantes, de chez nous ou d'ailleurs, étaient encore du domaine du rêve.

Certes, l'annonce de la fabrication d'une bombe capable de détruire cinquante fois plus d'hommes que la bombe atomique larguée sur Hiroschima était une grosse nouvelle. Mais cette bombe était certainement moins réelle à cette époque que le stock de renseignements dont on disposait déjà au sujet des soucoupes volantes, aperçues dans notre ciel et peut-être même sur notre sol. Ces renseignements, s'ils devaient être avérés, devaient pourtant être considérés comme relatifs à l'une des plus formidables nouvelles qui aient jamais été racontées depuis la création du monde.

Il aurait semblé normal que, s'il avait à faire ce choix, n'importe quel gouvernement — même de ceux qui subsistent en tirant des traites sur l'avenir ou en tablant sur un quelconque système de prêt-bail, même de ceux qui vivent de la sueur de leur peuple — aurait préféré consacrer des millions à l'étude des vaisseaux aériens interplanétaires plutôt que de dépenser les mêmes ressources à la fabrication de bombes qui ne pourront contribuer en rien à notre connaissance et à notre compréhension du monde. Cependant, un gouvernement, au moins, placé devant cette alternative, a décidé d'abandonner ses recherches classées sous le titre de « *Projet Soucoupe* » après deux ans de travaux menés avec un budget des plus modestes et d'annoncer que son Armée de l'Air avait établi que la plupart des informations relatives à des objets volants non identifiés pouvaient être rangées dans l'une des trois catégories suivantes :

1. — Méprises dues à la non-identification de divers projectiles ou engins classiques ;
2. — Forme adoucie d'hallucination collective ;
3. — Mystifications.

Un porte-parole anonyme a expliqué brièvement que le « *Projet Soucoupe* » avait été entrepris deux ans plus tôt à la base aérienne militaire de Wright-Patterson, à Dayton, dans l'Ohio, quartier général du Service du matériel aéronautique.

« Depuis cette date (janvier 1948), environ trois cent soixante-quinze incidents ont été signalés et étudiés », a-t-il conclu, ajoutant : « Pour aider les enquêteurs, il avait été fait appel à des professeurs d'universités et à des spécialistes de divers organismes scientifiques gouvernementaux. Ni les enquêteurs, ni les spécialistes, ni les universités n'ont été désignés par leur nom.

Or, six mois plus tôt, un assez long rapport avait été publié, qui laissait sans explication acceptable (même pour l'Armée de l'Air) trente-quatre mystérieux incidents sur les trois cent soixante-quinze qui étaient déjà signalés à cette époque. La brève déclaration du porte-parole revenait donc tout simplement à enterrer, sans autre forme de procès, les trente-quatre cas en question. Il n'est pas impossible que ces cas aient tout de même été résolus, mais alors, la ou les solutions auraient été gardées ultra-secrètes et seuls quelques militaires en auraient eu connaissance.

Le communiqué final du « *Projet Soucoupe* » venait à peine de sortir de l'imprimerie, lorsque, de nouveau, les informations se multiplièrent dans la presse, au sujet des soucoupes volantes aperçues dans tous les coins du ciel. Pendant toute la durée de l'enquête officielle, la presse, par un accord tacite avec le Département d'Etat, avait fait le silence sur les histoires de ce genre. Mais, lorsque les recherches du gouvernement avaient été abandonnées, il ne resta, à ceux qui avaient de telles

histoires à raconter, qu'à les confier à leurs journaux locaux. Autrement dit, lorsque l'Armée de l'Air se fut désintéressée de la question, les vannes de la presse s'ouvrirent de nouveau. Certains journaux continuèrent à jeter les soucoupes volantes dans leurs corbeilles à papier ; mais d'autres eurent vite fait de céder, sous la double pression et du flot de renseignements qui leur étaient communiqués et de l'intérêt manifesté par les lecteurs. Vers Pâques, tout chroniqueur de radio de quelque importance, tout chansonnier, tout législateur, toute personnalité assez connue pour pouvoir être présentée à la télévision et même le *New-York Times*, tous avaient eu quelque chose à dire à ce propos. Le radio-reporter Walter Winchell soutint qu'il avait découvert le mot de l'énigme et que des projectiles venaient de Russie. Un autre radio-reporter, Henry J. Taylor, tenta, à deux reprises, d'accréditer une autre version : les soucoupes volantes étaient américaines et non russes. Il affirma à ses auditeurs que dans ses émissions, qui étaient cependant fort documentées, il n'était en mesure de révéler que la moitié du secret, et que, lorsque le reste serait rendu public par les autorités militaires, ce serait une grande nouvelle pour les Etats-Unis. David Lawrence engagea ensuite tout le prestige de sa revue, *U. S. News and World Report* à l'appui de ceux qui croyaient à la réalité des soucoupes volantes, et affirma qu'elles étaient des « appareils d'un type révolutionnaire, combinaison de l'hélicoptère et de l'avion à réaction le plus rapide ». Le président Truman, lui-même, dut sortir de sa retraite de Kew West pour démentir cette explication. Mme Eleanor Roosevelt interviewa le capitaine Jack Adams et le lieutenant G.-W. Anderson, deux pilotes vétérans des Lignes Aériennes du Sud ; ces deux hommes avaient vu une soucoupe volante au-dessus de l'Arkansas et étaient persuadés qu'il s'agissait non pas de visiteurs d'une autre planète, mais d'un appareil expérimental secret, qu'ils croyaient d'ailleurs ne pas être un engin à propulsion par réaction. Le chroniqueur de radio Walter Kieran exprima le vœu que le célèbre Drew Pearson prît position au sujet des soucoupes volantes, pour qu'on sache à quoi s'en tenir. « Je suis prêt à y croire », ajouta-t-il. Drew Pearson, pourtant, avait déjà pris position une semaine plus tôt, et s'était prononcé « pour ». Fulton Lewis Jr en parla de son côté, et Bob Hope, Red Skelton, Fibber McGee et Molly, Edgar Bergen et Charlie McCarthy, Amos et Andy et, bien entendu, Jack Benny ont également traité le sujet des soucoupes volantes sur toutes ses faces. Tout le monde avait quelque chose à dire, jusqu'à Jimmu Durante.

Mais personne n'avait encore mis le doigt sur le fond du problème, quand, le 8 mars 1950, à Denver (Colorado), trois cent cinquante étudiants de l'Université ont laissé passer l'heure du déjeuner pour assister à un exposé scientifique fait à midi et demie par un homme que la presse devait appeler plus tard : « le conférencier non identifié, d'âge moyen ».

En fait, c'était probablement la conférence la plus sensationnelle que l'on eût faite sur le sujet de notre Terre et de notre système solaire en général depuis que Galilée a dit : « Elle tourne ». Le savant en question a parlé, en effet, de la façon la plus circonstanciée d'une soucoupe volante qui, a-t-il dit, avait atterri à 800 kilomètres de Denver, et il a décrit le vaisseau aérien et son équipage avec un tel luxe de détails que les étudiants et les membres de la faculté sentaient leur tête tourner lorsqu'ils quittèrent l'amphithéâtre.

Malheureusement, le sens de la curiosité est à ce point développé dans la nature humaine, que bientôt le mystère entourant la personnalité du conférencier intéressa davantage que ce qu'il avait dit. Avant même le mystère des soucoupes volantes, c'est d'abord le mystère de l'inconnu que les étudiants cherchèrent à résoudre.

On se souvint que l'inconnu était accompagné par un certain George T. Koehler, habitant au 315 de la rue Franklin, à Denver 3, et travaillant à la rédaction de la station indépendante de radio de Rocky Mountain, dont l'indicatif est K.M.Y.R. Les professeurs de l'Université qui avaient assisté à la conférence s'aperçurent que Koehler n'avait pas présenté le conférencier par son nom. (Le conférencier lui-même m'a dit, ultérieurement, que le professeur chargé de contrôler l'identité des personnes prenant la parole à l'Université et d'assurer, le cas échéant, leur anonymat, savait parfaitement qui il était.)

D'ailleurs, avant d'aborder son sujet, le conférencier avait déclaré qu'il serait obligé de ne pas mentionner certains noms, dates et lieux, et avait demandé qu'on ne lui pose pas de questions à ce sujet, parce que certains savants, dont il allait mentionner les travaux, se livraient à des recherches de caractère confidentiel pour la Défense nationale, et n'avaient donc pas le droit de parler librement, même des soucoupes volantes qu'ils auraient eu l'occasion d'examiner personnellement. A ces mots, même les professeurs présents dans la salle avaient sorti leurs carnets de notes.

Le conférencier a parlé comme un homme habitué à faire des cours, sachant doser ses paroles, de façon à permettre aux étudiants de prendre des notes sans risquer de perdre le fil de l'exposé, chaque fois qu'il leur faut tourner une page de leur cahier. Quant aux révélations faites, la majorité des auditeurs les ont jugés « stupéfiantes », « sensationnelles au point d'en couper le souffle » et même « électrisantes », tandis qu'une minorité les considérait comme « absurdes », « ridicules » et « incroyables ». Plus exactement, 40 % des auditeurs étaient restés insatisfaits.

La conférence, qui avait duré cinquante minutes, avait été organisée pour les étudiants de la Faculté des Sciences Physiques de l'Université et à la condition qu'ils gardent le secret. Mais le groupe initial de

quatre-vingt-dix étudiants grossit rapidement jusqu'à ce qu'il ne restât, dans l'amphithéâtre, plus une seule place, même debout ; les professeurs d'astronomie et de mécanique, ainsi que leurs élèves, s'y étaient également entassés.

Les négociations entre la Faculté et le porte-parole du conférencier avaient demandé des mois, car le conférencier refusait de se laisser soumettre à un « test probatoire », mais il avait fini par accepter lorsque les étudiants de la Faculté de Sciences eurent demandé par un vote acquis à l'unanimité que cette conférence ait lieu. Après la conférence, 80 % des étudiants se sont déclarés « impressionnés ». Par un vote à main levée, 60 % environ ont exprimé l'opinion que l'homme savait de quoi il parlait, que manifestement il faisait partie du groupe de savants qui, d'après ses dires, avaient eu l'occasion d'examiner les vaisseaux aériens venant, selon toute vraisemblance, d'une autre planète et ayant atterri sur la Terre. Plus encore : ils ont estimé que l'inconnu avait donné l'explication la plus ingénieuse et la plus satisfaisante de la force de propulsion de ces soucoupes volantes, force qui n'a manifestement rien de commun avec le moteur à pistons ni avec le système à réaction.

Un autre référendum, organisé plus tard parmi les mêmes étudiants, a réduit à 50 % le nombre de ceux que le conférencier avait convaincus. Cela donne cependant un pourcentage de convaincus bien plus élevé que n'en avait fait ressortir quelque temps auparavant un sondage de l'opinion publique effectué par l'agence United Press : un homme sur quatre seulement — plus exactement 26 % — croyait à l'existence réelle des soucoupes volantes, et 8 % n'avaient pas d'opinion arrêtée, tandis que tous les autres étaient d'accord avec le porte-parole de l'Armée de l'Air selon lequel il s'agissait uniquement d'hallucinations, d'hystérie collective ou de mystifications. Cette dernière opinion était d'ailleurs partagée par une partie des membres de l'Université de Denver, pour lesquels le mystérieux conférencier n'était qu'un comédien, de premier ordre, il est vrai, et qui avait joué son rôle avec beaucoup de maestria. Certains, enfin, étaient enclins à croire que toute cette affaire était un excellent « canular » ayant pour but de faire rire un peu aux dépens d'une Université considérée comme trop fière. Mais tout le monde était d'accord sur le caractère de parfaite vraisemblance et sur la prudence toute scientifique de l'exposé du mystérieux étranger. Einstein, Oppenheimer ou Busch n'auraient sans doute pas fait mieux, s'ils s'étaient trouvés appelés à faire des révélations aussi sensationnelles à un public aussi sceptique.

Après que le mystérieux savant eut été assailli de questions pendant une quinzaine de minutes, George Koehler secoua soudain son ami en lui disant : « Holà ! Grand d'Ecosse, nous devons filer. Il ne vous reste que vingt minutes pour attraper l'avion ! » Là-dessus, les deux hommes

quittèrent en hâte l'Université, s'engouffrèrent dans une puissante automobile et disparurent.

Le problème des voyages interplanétaires ainsi soulevé donna lieu à de telles réactions en chaîne, qu'au bout d'une heure les professeurs, les étudiants, les journalistes et les radio-reporters brodaient déjà à qui mieux mieux sur cette affaire, dans leur hâte de violer le secret. Au bout de deux heures, ils étaient à leur tour interrogés par des officiers du service de renseignements de l'Armée de l'Air.

La première chose que les enquêteurs cherchèrent à savoir était le nom de l'homme en question. Personne ne pouvait le leur dire. Un étudiant de première année se rappela qu'en s'adressant à son ami, juste avant de partir, Koehler l'avait qualifié de « Grand d'Ecosse ». Un professeur se souvint qu'en présentant le conférencier à un collègue, il l'avait appelé par erreur « M. Sears », et que l'autre avait rectifié ; mais il était incapable de retrouver le nom qu'il avait donné.

« Il me semble que c'était quelque chose comme Newton ; ou peut-être était-il l'ami d'un Newton... »

Newton, le maire de Denver ? Non, ce n'était certainement pas cela.

« En somme, cela signifie qu'un homme peut faire un cours à l'Université de Denver et ne pas révéler son nom ? » demandèrent les militaires, avec indignation.

Koehler s'était porté garant de cet homme et, après tout « celui-ci ne s'était-il pas contenté de traiter d'une façon inoffensive un sujet passionnant, dont les hommes rêvent depuis des siècles ? »

« D'une façon inoffensive ? » rétorquèrent les militaires. « Comment pouvez-vous savoir si le sujet est inoffensif ou non ?... Quelqu'un a-t-il relevé le numéro de sa voiture ? Entendu le nom de l'hôtel où il était descendu ? »

« Non », mais on se souvenait que l'inconnu devait prendre un avion vingt minutes après son départ.

« Avait-il dit pour quelle destination ? »

« Non, mais Koehler doit le savoir. »

« Oh ! Koehler ! » s'exclama un enquêteur avec agacement.

Et après ? Eh bien, pendant des mois, apparemment, le service de renseignements de l'Armée de l'Air ainsi que les journalistes (de Ken Purdy, rédacteur en chef du *True*, qui était aux anges parce qu'il avait annoncé, en énormes caractères, que « les soucoupes volantes étaient une réalité », jusqu'au plus obscur reporter du *Kansas-City Times*) poursuivirent Kohler pour qu'il leur donne des détails sur les soucoupes volantes. Koehler n'en savait pas plus que ce qu'il avait entendu, comme tous les autres, de la bouche du mystérieux conférencier. Purdy envoya spécialement de Washington à Denver, pour obtenir la primeur des confidences de Koehler, Donald Kehoe, l'un de ses meilleurs reporters. L'argent ne devait pas être un obstacle. Mais Koehler répéta qu'il

ne possédait aucune information de première main. Alors, exaspérés, les journalistes s'en prirent à Koehler lui-même. Un reporter de Kansas-City, qui ne l'avait même pas rencontré, ouvrit le feu en le traitant de « gros malin », et en soutenant que tout cela n'était qu'une nouvelle mystification. Un correspondant de l'Agence Associated Press qui, lui non plus, n'avait pas rencontré Koehler, reprit l'accusation de tromperie. Kehoe cueillit la balle au bond et répéta cette accusation. Koehler répondit avec véhémence et traita tout ce monde de divers qualificatifs qui seraient déplacés ici, car ce livre n'est pas un « roman noir ».

Personne ne voulait croire que Koehler disait la vérité, et, moins que d'autres, les membres du service de renseignements de l'Armée de l'Air ; ceux-ci semblaient être certains que Koehler était relié par quelque fil direct à la cabine même de la soucoupe volante qui aurait atterri, selon certains, quelque part dans le Grand Désert Américain (au nord-ouest du Texas) et, selon d'autres, aurait été ensuite littéralement mis en pièces par des militaires amateurs de souvenirs, le personnel du service de renseignements de l'Armée de l'Air y compris. Ces nouveaux Dick Tracy en uniforme cherchaient-ils à obtenir des renseignements, ou bien voulaient-ils simplement imposer silence à tous ceux qui possédaient les mêmes renseignements qu'eux ? Craignaient-ils que des essais auxquels ils se livraient dans les airs fussent divulgués, ou pensaient-ils que ces soucoupes volantes venaient de l'autre côté des murs du Kremlin, d'où elles étaient lancées comme des boomerangs ?

Plusieurs mois avant cette tempête dans un verre d'eau universitaire, l'Armée de l'Air avait annoncé que son enquête appelée « *Projet Soucoupe* », commencée en janvier 1948 à Wright Field, à Dayton (Ohio), avait été abandonnée sur ordre supérieur à la fin de 1949. Le rapport préliminaire, publié en avril 1949, avait rejeté trois cent quarante et un des trois cent soixante-quinze cas examinés.

L'Armée de l'Air n'avait pas pu trouver de réponses satisfaisantes pour les trente-quatre cas qui restaient. Apparemment, il n'avait pas été possible de les mettre sur le compte de mystificateurs, d'hallucinés ou d'autres individus cherchant par tous les moyens à faire paraître leur nom dans les colonnes de la presse. Néanmoins, l'Armée de l'Air a annoncé, à la fin de décembre 1949, que toute cette affaire avait été classée, que, dans l'opinion de ses enquêteurs, les soucoupes volantes étaient un mythe et que le fait d'y croire revenait à participer à une hallucination collective dont les militaires refusaient d'être les victimes.

Bien que l'Armée de l'Air se fût ainsi ostensiblement désintéressée de ces étranges objets en forme de disques qui sillonnaient le ciel à des vitesses extraordinaires, les personnes qui avaient signalé aux journaux des objets de ce genre aperçus dans notre ciel se sont vues souvent prises en filature, peu après, par des membres du service d'espionnage des subdivisions militaires locales. D'ailleurs, les journalistes et d'autres

personnes faisant profession d'être au courant de tout, se sont contentés de sourire à l'idée que l'enquête officielle aurait été abandonnée. Certains d'entre eux ont même publié des articles traduisant ouvertement leur scepticisme au sujet de ce prétendu abandon. Quant au *Pentagone*, il n'a même pas pris la peine de démentir que l'enquête se poursuivait en secret, et sous une autre appellation.

Koehler a été l'un des nombreux citoyens américains qui ont eu affaire au service de contre-espionnage. Mais comme il avait été joueur professionnel de football aux Chicago Bears avant de se consacrer à la radio, il n'était pas homme à se laisser bourrer les côtes sans rendre coup pour coup. Lorsqu'un enquêteur de l'Armée se présenta à la station émettrice K.M.Y.R. dans l'espoir d'y trouver des renseignements sur les soucoupes volantes, Koehler s'arrangea pour enregistrer leur conversation au discophone. Peu après, recevant la visite d'un autre enquêteur, Koehler ne fut pas peu surpris lorsque l'homme lui intima l'ordre de lui remettre le cylindre enregistré : « Nous savons que vous avez enregistré ces interrogatoires », lui dit-il, « donnez-moi donc ces enregistrements ? » Pris au dépourvu, Khoeler répondit qu'il devait consulter le propriétaire de la station avant de disposer ainsi du matériel lui appartenant.

« Aucune importance », rétorqua l'autre, « c'est pour des raisons de sécurité » (le mot magique). Koehler déclara alors qu'il devait demander au mécanicien de préparer le cylindre enregistré. Il savait déjà comment il fallait agir avec les bureaucrates du gouvernement pour ne pas se laisser prendre à leurs pièges. S'étant approché de la cabine du mécanicien en tournant le dos à l'enquêteur, il cligna de l'œil et dit : « Bloquez l'enregistrement, ce monsieur doit l'emporter ».

Pour être bloqué, l'enregistrement le fut bien : en faisant repasser le cylindre, le mécanicien démagnétisa le fil, détruisant l'enregistrement aussi totalement que s'il avait effacé avec une éponge mouillée des inscriptions faites à la craie sur un tableau noir. De sorte que, lorsque ces messieurs du contre-espionnage, enchantés de leur « victoire », voulurent prendre connaissance de l'enregistrement, ils n'entendirent rien. C'est pourquoi, lorsqu'on parlait de Koehler, les membres du service de renseignements de l'Armée de l'Air chargés de retrouver le mystérieux conférencier de Denver balayaient ce nom d'un geste d'agacement, ajoutant certainement par devers eux : « Ah ! si nous pouvions tordre le cou à cet oiseau-là ! »

Ce qu'ils firent, ce fut de vérifier minutieusement l'identité de toutes les personnes inscrites sur les listes des voyageurs qui avaient pris l'avion à Denver le 8 mars, à partir de 13 h. 30. Ils pensaient sans doute y trouver le nom d'un homme de science ayant travaillé au « *Projet Soucoupe* » et qui aurait passé outre à la consigne — donnée officiellement à tous les savants et techniciens ayant eu affaire de près ou de

loin à la Défense nationale — de ne jamais souffler mot au sujet des soucoupes volantes. Cette chasse à l'homme, cependant, ne donna rien. Le conférencier n'avait pas quitté Denver par avion ce jour-là.

Le service de renseignements de l'Armée de l'Air venait à peine d'avaler l'amère pilule que représentait la disparition d'un suspect, lorsque les disques volants se mirent à voler en aussi grand nombre que les mites lors de leur festival du mois d'août. En une semaine, des objets ayant la forme de soucoupes ont été aperçus dans le ciel du Mexique, de la Californie, du Colorado, du Nebraska, de la Caroline du Sud, ainsi qu'au-dessus de Lima, capitale du Pérou. La Marine du Chili elle-même en a signalé. La plupart du temps, c'étaient des nouvelles d'un jour : grands titres aujourd'hui, et demain modestes entrefilets empreints de scepticisme. Mais, çà et là, quelques-unes de ces histoires tenaient bon, à un degré vraiment surprenant.

Non moins surprenante était la discrimination faite entre ceux ayant vu les soucoupes. Tout citoyen qui croyait avoir observé une soucoupe volante était tenu de faire un compte rendu détaillé dans lequel il ne devait laisser planer aucun doute, ni sur son identité, ni sur son lieu de résidence, ni sur le degré de saturation en alcool de son sang, une semaine avant et une semaine après le jour où il avait cru voir « une soucoupe argentée filant à toute allure à travers l'espace ». Mais au cours des deux années de l'enquête officielle, c'est à peine si l'Armée de l'Air a rendu publics les noms de deux ou trois des agents conseillers techniques qu'elle a utilisés pour lutter contre la marée montante des informations relatives aux soucoupes volantes.

Dans le cas du conférencier de Denver, par exemple, l'Armée de l'Air n'aurait jamais accepté que celui-ci gardât l'anonymat qu'elle réclamait. C'est pour éviter de voir son nom étalé en gros caractères à la première page de tous les journaux que l'homme n'avait donné, ni son identité, ni ses titres à ses auditeurs de l'Université.

Le conférencier avait annoncé en particulier que la première soucoupe volante trouvée sur notre Terre avait été découverte par quelques-uns de ses collègues à 800 kilomètres environ de Denver. Cette révélation, cependant, n'a pas incité les étudiants de la Faculté de Sciences à se mettre aussitôt en campagne dans toutes les directions ; ces garçons manquent sans doute d'esprit d'initiative. Au lieu de cela, certains d'entre eux sont allés jusqu'aux salles de rédaction des journaux, tandis que tous les autres passaient l'après-midi couchés dans l'herbe, surveillant le ciel. Le lendemain, ces observateurs horizontaux étaient près d'un millier...

Que toute cette fumée indiquât l'existence d'un feu, le Haut Commandement de l'Armée de l'Air n'en doutait pas, bien que ses propres agents continuèrent à être aussi changeants dans leurs opinions que l'est dans sa robe le caméléon placé sur un plaid écossais. Mais, en apparence, il

a adopté l'attitude du désintéressement depuis les fêtes de Noël 1949 ; il a conservé imperturbablement cette attitude pendant tout l'hiver (et la conserve encore à l'heure actuelle), bien que des spécialistes hautement qualifiés dans le domaine de l'électromagnétisme, l'aient averti que l'expérience des dernières années prouvait que les apparitions, dans notre ciel, des objets inconnus étaient particulièrement fréquentes pendant les mois de janvier, de février et de mars. A en juger d'après les informations données durant cette période par les journaux, les spécialistes avaient eu raison, et les représentants de l'Armée de l'Air avaient eu tort.

La seconde phrase de l'affaire de Denver a donc consisté à chercher l'identité du conférencier, qui aurait fort bien pu être un agent de Moscou... la petite ville de l'Idaho qui porte le même nom que l'autre ; à défaut, il s'agissait de trouver un bouc émissaire sur qui rejeter toute la responsabilité de l'incident. Mais tandis que ces recherches se poursuivaient, une nouvelle intéressante parvenait de Santiago : le capitaine de vaisseau Augusto Vars Orrego, commandant de la base Antarctique du Chili, annonçait que plusieurs explorateurs de son groupe avaient photographié des soucoupes volantes. Il rejetait catégoriquement toute possibilité d'illusion d'optique : les photos prises étaient parfaitement convaincantes. L'United Press lui ayant demandé si les photos seraient publiées, il a répondu que cela dépendait de ses supérieurs de la Marine chilienne. Jusqu'ici, ces photos n'ont pas été publiées.

Le lendemain même du jour où cette information était venue s'ajouter à toutes les autres relatives au même sujet, l'observatoire météorologique de Santiago a annoncé à son tour qu'un « corps céleste sphéroïde » (jargon astronomique pour les soucoupes volantes) avait été aperçu à une altitude évaluée à 5.500 mètres, traversant le ciel d'est en ouest. Selon les astronomes de la Marine, l'objet était resté dans le ciel de dix heures du matin à une heure de l'après-midi, puis avait disparu. D'ailleurs, des milliers d'autres personnes avaient pu l'observer également. Mais la zone d'activité du service de renseignements de l'Armée de l'Air n'englobant pas le Chili, ces deux cas n'ont pas donné lieu à des commentaires du Pentagone. A ce moment, les enquêteurs étaient d'ailleurs trop occupés avec le mystère de Denver.

Malheureusement pour ceux qui avaient adopté une attitude de négation, le même jour Luis Enrique Erro, directeur de l'observatoire astronomique de Tonantzintla, à Mexico, a annoncé qu'il avait photographié une soucoupe volante. Il a précisé qu'il avait pris cette photo le 2 mars. Le cliché n'a pas été très réussi, mais le journal *Excelsior* ne l'en a pas moins reproduit.

Ensuite, le 9 mars, Roy L. Dimmick, directeur de vente à Los Angeles d'une compagnie mexicaine d'explosifs, Apache Powder Co., a déclenché une véritable tempête en annonçant qu'une soucoupe volante s'était

abattue près de Mexico. Un pilote mort se trouvait à bord. L'engin avait 13,80 de diamètre, et le pilote ne mesurait que 58 cm.

« Des militaires américains ont examiné l'étrange objet », a affirmé Dimmick, « mais pour des raisons de sécurité militaire toute cette affaire a été gardée très secrète ».

Le lendemain, Dimmick s'est retiré, comme on dit dans l'armée, sur des positions préparées à l'avance. Il a déclaré qu'il n'avait pas aperçu lui-même l'engin en question, mais en avait parlé avec deux personnages importants, un Mexicain et un Equatorien, qui l'avaient vu. L'un d'eux lui avait même donné un morceau de métal provenant de la soucoupe ; cela ressemblait à de l'aluminium, mais ne semblait pas être un métal connu sur la Terre. Cette indication rendait un son familier : « j'ai eu entre les mains, moi aussi, du matériel de ce genre. »

« Le gouvernement devrait préciser sa position », a ajouté Dimmick sur un ton réprobateur. « S'il ne veut pas qu'on parle de certaines choses pour des raisons de sécurité, pourquoi ne pas le dire carrément ? »

Mais l'Armée de l'Air ne disait rien de ce genre. « Les soucoupes volantes, continuaient à répéter ses porte-parole, n'étaient que la manifestation d'une forme adoucie d'hallucination collective ». (Dans le cas de Dimmick, évidemment, il ne pouvait être question d'hallucination « collective » ; mais les militaires l'ont probablement classé dans la catégorie des hallucinés ou des mystificateurs.) Le général Rodriguez Cardenes, chef de l'aviation mexicaine, a prouvé que la politique de bon voisinage n'était pas lettre morte en concluant avec l'Armée de l'Air des Etats-Unis un accord sur les modalités de publication des informations de ce genre.

Cette attitude a fini par porter ses fruits ; les pilotes, les navigateurs et autres spécialistes de l'observation aérienne se gardent maintenant de faire part de leurs observations au service de renseignements de l'Armée de l'Air, chaque fois qu'il s'agissait de quelque chose sortant de l'ordinaire. Il y a eu trop de retours de manivelle. On est déjà suspect lorsqu'on observe, on est coupable lorsqu'on sait. C'est une situation insensée pour l'Amérique, mais c'est ainsi.

La plupart des personnes qui occupent des postes comportant certaines responsabilités ont pratiquement appris à accepter les variations du point de vue officiel comme autant de directives. Vous pouvez parier que lorsque le Pentagone tend vers l'affirmative, tous ces officiels renchérissent dans le même sens, et qu'ils ironisent au contraire à qui mieux mieux lorsque l'Armée penche vers l'interprétation opposée.

Tandis que de nouvelles informations continuaient d'affluer d'un peu partout, le docteur Gérard P. Kuiper, professeur d'astronomie à l'Université de Chicago, tout en qualifiant de risible la nouvelle selon laquelle la soucoupe volante tombée près de Mexico aurait été pilotée par un

homme de très petite taille, a suggéré que les pilotes des vaisseaux interplanétaires étaient peut-être des insectes doués d'une intelligence supérieure ou même des végétaux, parce que rien d'autre ne peut exister actuellement, à son avis, sur la planète Mars.

Ce point de vue concordait avec la tendance officielle du moment ; il établit donc la nouvelle ligne de conduite pour tous les autres astronomes. Mais en privé, certains d'entre eux aussi qualifiés que Kuiper se montraient en complet désaccord avec ce dernier ; d'autres n'avaient pas d'opinion arrêtée ; d'autres encore étaient certains que les soucoupes volantes n'étaient pas un mythe, mais ils se perdaient en conjectures sur leur origine ; quelques-uns avançaient qu'elles pouvaient venir de telle ou telle planète. Mais ostensiblement tous semblaient être persuadés, avec Kuiper, que ces vaisseaux de l'espace venaient de Mars. Pourquoi Mars ? Etait-ce parce qu'Orson Welles en avait décidé ainsi ? Ou bien était-ce un procédé détourné employé par les militaires pour nous préparer à des révélations ultérieures relatives à Mars ?

Aucun représentant de l'Armée de l'Air n'avait accepté de publier des articles au sujet des disques mystérieux. Mais la revue *True* a réussi à obtenir de deux officiers de Marine qu'ils s'échappent du corral mental où se trouvaient pris tous les militaires. Donald E. Keyhoe, ancien pilote de chasse de la marine, et Robert E. McLaughlin, capitaine de vaisseau encore en activité à l'heure actuelle, ont rapporté par écrit ce qu'ils avaient vu ou entendu dans le domaine des soucoupes volantes. Il faut reconnaître, malheureusement, que leurs articles ne signifiaient pas grand'chose, et cela beaucoup moins en raison de la valeur de leur contenu qu'en raison de leur déplorable rédaction. *True* n'était cependant pas le premier organe à ouvrir les débats. J'avais battu *True* d'au moins dix semaines en publiant deux articles dans *Variety*, et *Fate* avait un an d'avance sur moi. Mes articles n'étaient pas simplement une présentation nouvelle de faits déjà connus ; je disposais de données qui n'avaient encore été publiées nulle part. La plupart de ces données ont été reprises par la suite dans un grand nombre de journaux, à Boston, Buffalo, Kansas-City, Los Angeles, etc..., et une grande partie en a été utilisée dans certaines émissions radiophoniques.

Le service de renseignements de l'Armée de l'Air a, cependant, continué à observer un silence lassé, indifférent en apparence aux nombreuses observations aériennes qui, dans tous les pays, avaient transformé, en discussions passionnées, les froides hypothèses formulées au début.

En ce qui concerne l'affaire du 8 mars 1950, on se souvint opportunément que les révélations du mystérieux conférencier avaient été enregistrées sur disque, et que l'enregistrement se trouvait probablement à la station émettrice K.M.Y.R. où travaillait Koehler. Il s'y trouvait, en effet, et l'employeur de Koehler permit à un groupe de respectables

citoyens de Denver d'écouter cet enregistrement, afin de mieux leur faire comprendre tout le ridicule que comportait l'intense activité d'espionnage et de contre-espionnage qui s'exerçait dans cette ville. Dans ce groupe figurait un reporter du *Denver Post*, et celui-ci revint de nouveau sur toute l'affaire dans l'édition dominicale de ce journal. Ce fait incita le service de renseignements de l'Armée de l'Air à redoubler d'efforts. Koehler, disant qu'il ne pouvait plus endurer le supplice du troisième degré qui lui était ainsi infligé, proclama enfin :

« Le nom du mystérieux savant est Edgar B. Davis ! »

Tous ceux qui avaient assisté à la conférence reconnurent que c'était là un nom honnête et convenant apparemment à l'homme en question.

Mais qui était Edgar B. Davis ?

La chasse recommença...

Or, au moment même où une poignée d'éminents citoyens de Denver écoutaient l'enregistrement de la conférence du 8 mars, plusieurs personnes à Hollywood écoutaient un autre enregistrement pris d'après le premier. Cette audition-là a eu lieu dans la maison d'un médecin, dont la femme avait été infirmière et hôtesse de l'Air. Ce second enregistrement se trouvait entre les mains d'un géophysicien que je connaissais depuis des années. Toutes les personnes présentes ont été indubitablement stupéfaites par les révélations du conférencier, et plus encore par le fait que la voix enregistrée et celle du géophysicien présentaient une ressemblance plus qu'extraordinaire. Evidemment, étant donné qu'on met six heures seulement pour se rendre de Denver à Los Angeles en avion, le fait qu'un homme ait pu se trouver aux deux endroits le même jour ne présente rien d'étonnant.

Dès le 17 mars, les professeurs et les étudiants de Denver, la presse et le personnel du contre-espionnage de l'Armée de l'Air étaient tous à peu près certains qu'ils avaient enfin identifié l'homme qui avait eu la témérité d'inscrire en quelque sorte sur les murs de leur ville les mots regrettables : « Soucoupes volantes expliquées aux débutants ». Quatre étudiants, ainsi que Barron Beshoar, directeur du bureau à Denver des revues *Times* et *Life*, ont cru pouvoir affirmer, d'après une photographie publiée dans le *Denver Post*, que l'homme en question était Silas Mason Newton, champion amateur de golf du Colorado en 1942, diplômé de l'Université de Baylor et de Yale et ayant fait des études scientifiques à l'Université de Berlin, un homme qui n'avait jamais gagné moins de 25 millions par an, ni perdu moins de 20 millions, un homme qui avait redécouvert le gisement pétrolifère de Rangely, un grand amateur d'art et homme du monde en général. Bref, un homme de science autant qu'un homme d'affaires, et Américain cent pour cent.

Un étudiant devait reconnaître plus tard qu'il connaissait le conférencier et savait qui il était, lui ayant à maintes reprises servi de cady sur le terrain de golf de Lakewood. Mais il n'avait pas parlé plus tôt parce

qu'il avait compris que le savant voulait éviter la publicité. La conférence avait-elle, oui ou non, été annoncée comme devant être confidentielle ?

Tout cet imbroglio, qui avait eu pour résultat de traduire bavardage par qualité et attitude réservée par véritable scandale, s'est trouvée brusquement reléguée au second plan, même dans le *Denver Post*, par une nouvelle transmise dans l'après-midi du 17 mars de Farmington, dans le Nouveau-Mexique. Le ciel, dans cette région, avait grouillé de soucoupes volantes pendant trois jours, et le matin de la Saint-Patrick la moitié de la ville avait pu en observer en grandes quantités. Certains en avaient vu des centaines, et personne n'en avait aperçu moins de neuf.

Farmington est une petite cité de 5.000 âmes. Ses habitants n'ont pas souvent l'occasion de porter leurs regards vers le ciel ; ils travaillent dans les entrailles de la terre, dans le bassin pétrolifère de San Juan, situé dans la partie nord du Nouveau-Mexique, non loin de la frontière du Colorado, et, notons-le, exactement à 800 km. de Denver, distance qu'avait mentionnée le conférencier.

La ville possède un journal, *Le Farmington Daily Times*. Dans un coin de sa première page, ce quotidien proclame : « Notre mission — la vérité ; notre foi — le Nouveau-Mexique. » Il a été fondé en 1884, bien avant le service de renseignements de l'Armée de l'Air, et jouit d'une solide réputation de véracité.

Aussi, lorsque, le 18 mars au matin, il a annoncé en énormes caractères barrant toute sa première page : « Une armada de soucoupes volantes crée une profonde émotion à Farmington », il ne faisait que traduire ce que tout le personnel de la rédaction ainsi que la plupart des habitants de la ville avaient pu voir de leurs propres yeux. Clayton J. Boddy, directeur du journal, et Orville Ricketts, rédacteur en chef adjoint, avaient collaboré à la rédaction du compte-rendu, mais le principal auteur en était le rédacteur en chef, Walter Rogal.

Le fait que des centaines d'étranges aéronefs avaient apparu dans le ciel le jour précédent était indéniable. On les évaluait à près de cinq cents. « On ne sait pas exactement ce qu'ils étaient », écrivait l'auteur de l'article de fond du journal local, « mais ils ont soulevé une émotion considérable dans la communauté de Farmington, qui se trouve à 175 km. seulement à vol d'oiseau des grandes installations atomiques de Los Alamos ».

Les objets ont semblé se livrer à quelque mystérieuse démonstration très haut dans le ciel. Par moments, ils accéléraient et disparaissaient dans l'espace à des vitesses presque incroyables. Une triangulation topographique a permis d'établir que cette vitesse était parfois de l'ordre de 1.000 km./heure, et que les soucoupes volantes avaient un

diamètre à peu près deux fois plus grand que l'envergure d'une forteresse volante B-29.

Le journal a été assailli de coups de téléphone des personnes qui avaient vu les engins et cherchaient des explications sur leur origine. La plupart des observateurs avaient cru voir des disques argentés, mais un certain nombre d'entre eux en ont vu au moins un qui était rouge. De nombreuses personnes estimaient qu'ils volaient généralement en formations géométriques. Clayton J. Boddy, ancien capitaine du génie de l'Armée américaine en Italie, a été l'un de ceux qui ont évalué à environ 500 le nombre de ces engins inconnus.

Harold F. Taicher, directeur du service de la conservation du sol à Farmington, était l'homme qui avait fait la triangulation topographique. Sans être ingénieur lui-même, il avait des ingénieurs sous ses ordres et savait comment s'y prendre pour procéder à une triangulation. Comme tant d'autres, il a rejeté avec dédain l'idée que le ciel avait pu être envahi par des fleurs de coton poussées par le vent. Cette théorie était la contribution apportée par un certain Andy Andrews, agent de la Police des Routes !

Le 17 mai, les soucoupes volantes avaient fait leur apparition à 10 h. 15, et pendant une heure on les a vues dans tous les coins du ciel. Un second vol massif a été observé à partir de 15 heures. John Eaton, employé d'une société immobilière, et Edward Brooks, mécanicien travaillant dans un garage, ont été les premiers à signaler que l'une des soucoupes était de couleur rouge. Brooks, ancien mitrailleur à bord d'un B-29, a affirmé que ces engins n'étaient pas des appareils aériens modernes : ils étaient beaucoup trop « maniables ».

John Bloomfeld, autre employé de garage, a estimé que ces objets atteignaient une vitesse dix fois supérieure à celle des avions à réaction, et a souligné qu'ils prenaient souvent des virages à angle droit : « Ils volaient l'un vers l'autre et la collision semblait inévitable, mais à la dernière seconde l'un d'eux montait brusquement à angle droit tandis que l'autre piquait à angle droit vers le sol. »

« Vus de terre, ces disques semblaient avoir les dimensions d'une assiette ordinaire », a déclaré un autre employé, Marlow Webb. « Ils volaient à plat dans un plan vertical, ou inclinés suivant n'importe quel angle, et changeaient souvent de direction à angle droit. »

Personne n'a distingué des sillages de fumée ni entendu un bruit de moteur.

D'une manière générale, la ville a accepté le phénomène assez calmement. A l'exception de quelques cas isolés, il n'y a eu nulle part aucune manifestation de l'éternelle trinité de l'Armée de l'Air : hallucinations, hystérie collective et mystifications.

Par contre, les opinions ont été partagées au sujet de l'origine de

ces engins, certains pensaient qu'ils venaient d'une autre planète et d'autres qu'ils étaient de fabrication américaine.

C'est à 11 h. 15 que les soucoupes volantes ont été observées avec le plus de netteté et qu'elles ont été particulièrement nombreuses. A 11 h. 30 déjà, tout avait disparu. Dans la ville voisine de Las Vegas certaines personnes ont pu entrevoir les soucoupes à partir de 11 h. 35. Douze employés des Postes en ont observé une qui était restée visible jusque vers midi. L'un d'eux était Robert Hilgers, lieutenant de réserve de la Marine : il a déclaré que l'objet se trouvait à une très grande altitude, « probablement à une trentaine de kilomètres ».

Le *Las Vegas Daily Optic* a également annoncé le phénomène de Farmington sur un titre en huit colonnes, proclamant : « Des engins aériens font sensation. »

Parmi les explications que l'Armée de l'Air tenait en réserve — ces objets pouvaient être des éperviers, des ballons météorologiques, de simples réverbérations, des débris de bombes atomiques essayées à Alamagordo non loin de là, diverses choses légères poussées au gré du vent, des hallucinations, des mirages ou un effet de psychose d'après-guerre — aucune ne semblait pouvoir s'appliquer au cas de Farmington. Une ville entière ne pouvait se tromper à ce point.

Or cette affaire de Farmington avait été à deux pas de révéler la vérité. C'était en effet dans le même sens qu'avait commencé une autre affaire, qui était allée beaucoup plus loin. Cela s'est passé au printemps 1948. Un collègue du conférencier de Denver reçut un beau jour un coup de téléphone l'appelant d'urgence au Nouveau-Mexique. Cet homme (je l'appellerai le docteur G...) était depuis sept ans au service du Gouvernement et travaillait pour la Défense nationale ; il avait joué un rôle dans quelques-unes des expériences ultra-secrètes qui, au nombre de 35.000, avaient été faites par 1.700 savants, sur terre, sur mer ou dans le ciel. Il était déjà à cette époque fatigué de ce genre de travail qui, au tarif du Gouvernement, représente un manque à gagner pour un homme qui aurait aisément trouvé un poste bien plus rémunérateur dans l'industrie.

Mais cette fois-là, le cas était à ce point intéressant qu'il en oublia toute fatigue et toute rancœur. Il lui fallut trois heures seulement pour se rendre en avion de Denver jusqu'à destination. Et là, il vit la première soucoupe volante qui, autant que nous puissions le savoir, avait atterri sur notre planète. Elle semblait intacte, s'étant posée au sol en douceur.

Peu de temps après, j'eus connaissance de cet événement, d'abord de la bouche du conférencier de Denver, puis par le docteur G... lui-même.

Je me souviens avoir dit alors : « Je ne crois pas un mot de tout

cela. Mais allez-y toujours, c'est passionnant. A quoi l'engin ressemblait-il ? Où était-ce ? »

Le savant me répondit en détail, et me donna même tant d'autres précisions que j'ai oublié le nom de la petite localité qu'il avait citée. Il parla des zones d'absence totale de magnétisme terrestre qui se produisent notamment dans l'Oregon et dans le Désert de Mojave, et de l'attrait que ces zones semblent exercer sur les pilotes des appareils interplanétaires. Il dit qu'il s'efforçait de vérifier si cet attrait ne serait pas en liaison avec la force de propulsion de leurs engins. Il exprima l'opinion que ces êtres avaient découvert et appliqué des secrets pour le déplacement dans les airs, secret que nous ne faisons qu'entrevoir confusément.

Pendant longtemps, j'ai gardé tout cela pour moi. Mais lorsque d'autres moins bien informés que moi se sont mis à répandre dans toutes les directions toutes sortes d'informations au sujet des soucoupes volantes, j'ai pensé qu'il était temps de révéler ce que je savais.

En fait, le soir même du jour où le *Denver Post* s'en prenait au savant X... et où les habitants de Farmington constataient par eux-mêmes l'absurdité de la thèse officielle au sujet des disques volants, je dînais à Hollywood avec l'homme que tout Denver cherchait. Il venait de parler au téléphone avec Koehler, à Denver. (Koehler avait travaillé pour lui et avait épousé son infirmière.) Ce dernier lui avait annoncé le phénomène de Farmington et lui avait appris qu'il avait soulevé une intense émotion à Denver.

— Vous souvenez-vous de ce que j'avais dit à Denver ? me demanda le savant X... en posant le récepteur. La soucoupe volante que j'avais décrite avait été trouvée sur le terrain d'un ranch situé à une vingtaine de kilomètres d'Aztec. Eh bien, Farmington se trouve à quarante-cinq kilomètres seulement de ce ranch. Autrement dit, les engins en question survolaient l'endroit exact où l'un d'eux s'était abattu il y a un an.

— Mais pourquoi donc sont-ils revenus ? ai-je questionné. Est-ce pour rendre un suprême hommage à l'appareil qui n'avait pu revenir, ou bien pour prouver qu'ils ont perfectionné leurs engins et n'avaient plus à craindre les accidents du genre de celui dont l'autre avait été victime ?

— J'ai traité ce point dans ma conférence de Denver, répondit mon interlocuteur. Vous n'écoutiez sans doute pas, alors ?

CHAPITRE II

LA CONFÉRENCE DU SAVANT X...

Il peut arriver qu'un observateur éloigné distingue à travers vos fenêtres fermées tout ce qui se passe chez vous, plus nettement que votre voisin : les lois de la réflexion de la lumière ont de ces conséquences inattendues. C'est peut-être ce qui explique pourquoi le meilleur compte rendu de la conférence faite par le savant X... aux étudiants de l'Université de Denver n'a pas été donné par les journaux de Denver même. La palme irait certainement au *Summerside Journal*, feuille sans prétention, publiée dans l'île du Prince-Edouard (Canada), laquelle se trouve entre Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick, à l'embouchure du Saint-Laurent.

Cet article, manifestement envoyé au journal par son correspondant à Denver, reproduisait si bien ce qu'avait dit l'orateur que le texte même de la conférence n'aurait pas donné au lecteur une idée plus précise. La transcription d'un discours ne suggère pas nécessairement à celui qui lit une image complète du sujet. En effet, l'orateur fait surtout appel à l'oreille de son auditoire, tandis que l'écrivain s'adresse aux yeux. Voilà pourquoi la reproduction intégrale — procédé fréquemment employé par le *New-York Times* — n'est pas obligatoirement la façon la plus fidèle de restituer l'atmosphère d'une conférence. Il y manque l'accent personnel de l'orateur, ses gestes et (dans le cas qui nous occupe) ses croquis au tableau noir.

En résumé, les questions examinées par le mystérieux conférencier de l'Université de Denver furent les suivantes :

1° La science a-t-elle réellement constaté l'existence des soucoupes volantes ?

2° Comment sont faites les soucoupes volantes ?

3° Où ont-elles été trouvées ?

Mais les auditeurs attendaient également que le conférencier leur dise si, à son avis, les soucoupes volantes étaient d'origine terrestre.

Et, si elles venaient d'une autre planète, de quelle planète ? Avaient-elles des pilotes à bord ? Si oui, quels étaient leur aspect, leur taille, leur couleur, leur âge, leurs vêtements ? Leur science de l'aérodynamique était-elle plus avancée que la nôtre ?

On ne peut exiger qu'un savant réponde très exactement à toutes ces questions au cours d'un exposé de cinquante minutes. Il pouvait, en mettant les choses au mieux, entraîner la conviction d'une partie de son auditoire tandis que le reste demeurait incrédule, il pouvait aussi laisser échapper certains détails de nature à fortifier l'impression générale qu'on entendait un homme cultivé, une personnalité digne de foi.

Il commença par affirmer qu'il existait effectivement un engin appelé « soucoupe volante » et que l'Armée de l'Air, malgré ses affirmations, n'avait nullement abandonné ses investigations dans ce domaine : elle les poursuivait à un autre échelon et sans doute sous une autre étiquette.

Quatre soucoupes volantes, précisa-t-il, avaient réellement atterri sur notre globe. Trois d'entre elles furent retrouvées et examinées par des spécialistes de géophysique (lui-même paraissait avoir fait partie du groupe). Trente-quatre êtres mesurant de quatre-vingts centimètres à un mètre furent trouvés morts dans les trois soucoupes découvertes.

La première soucoupe avait atterri près de deux ans avant la conférence, « en un lieu situé à moins de huit cents kilomètres de Denver ».

Non seulement l'engin ne semblait pas venir d'une partie quelconque de la Terre, mais la question de son origine restait encore sans solution. L'hypothèse la plus probable, selon lui, était que la soucoupe était partie de Vénus, mais il souligna que ce problème n'était pas tranché.

L'examen des matériaux de la soucoupe révéla l'existence de deux métaux jusqu'ici inconnus. D'où la conclusion que les soucoupes n'étaient construites ni par les Etats-Unis, ni par des nations rivales.

Dans le premier engin interplanétaire on découvrit des instruments qui semblaient servir à mesurer les lignes de force magnétiques. Ces instruments mirent les savants sur la voie d'un problème auquel ils continuent encore à travailler. Une fois ce problème résolu, pensent-ils, le mystère de la propulsion des soucoupes serait éclairci. L'orateur déclara que ces appareils, capables de voyager à la vitesse de la lumière, pouvaient en moins d'une heure se rendre de Vénus à la Terre et revenir à Vénus, qui est, en chiffres ronds, à 260.000.000 de kilomètres de nous lorsque la distance entre les deux planètes atteint son maximum.

D'après le correspondant du *Summerside Journal*, le conférencier ne se présenta pas avant de commencer son exposé. Il parla de façon posée, réfléchie, et assez lentement pour que tous les étudiants pussent le suivre et prendre des notes. Le journaliste ne put relever aucune particularité d'accent ou de diction. L'orateur employa des termes scientifiques et s'exprima avec l'aisance d'un homme versé dans plusieurs

branches de la science. A maintes reprises, il se servit du pronom « nous » en parlant d'expériences faites sur les étranges appareils, sans toutefois indiquer qu'il eût personnellement pris part à telle ou telle expérience. D'autre part, il laissa entendre que le Gouvernement, tout en niant officiellement, pour l'instant, l'intérêt qu'il portait aux soucoupes volantes, le reconnaîtrait publiquement dans un avenir pas très éloigné.

Le premier disque qui ait atterri avait, dit-il, 99 pieds 9 pouces de diamètre (30 mètres) et avait une cabine de 72 pouces de hauteur (1 m. 80). Le diamètre du second était de 72 pieds (22 mètres) et celui du troisième de 36 pieds (11 mètres). Toutes les mesures des appareils semblaient s'exprimer par des multiples de 9, ce qui indique peut-être un système de numération semblable au nôtre.

Les soucoupes se composaient d'un anneau métallique tournant et d'une cabine placée au centre. Un système d'engrenages unissait la cabine au disque, qui était animé d'un mouvement circulaire tandis que la cabine restait immobile. Ces engrenages étaient dépourvus de lubrifiant, et leur rapport de multiplication était nouveau pour nos ingénieurs. Le conférencier pensait que les soucoupes se déplaçaient en utilisant les lignes de force magnétiques qui, on le sait, entourent les planètes de notre système solaire. L'aspect de ces engins donnait à penser qu'ils pouvaient manœuvrer dans toutes les directions et, comme des hélicoptères, atterrir n'importe où. Le plus petit était muni d'un train d'atterrissage constitué par trois sphères métalliques pouvant tourner dans tous les sens.

Si l'on admet — comme le faisait le savant X... — que les soucoupes utilisent les lignes de force magnétiques, il est absolument logique d'en déduire qu'elles peuvent voyager dans notre atmosphère à une vitesse pratiquement illimitée, au moins 300.000 kilomètres à l'heure, vitesse de la lumière. Il est impossible d'évaluer la vitesse qu'elles peuvent atteindre quand elles ne sont plus soumises à la gravitation ou quand la résistance de l'air ne s'exerce plus.

De la première soucoupe, on retira seize passagers dont l'âge, calculé d'après notre calendrier, s'échelonnait de trente-cinq à quarante ans. Ils étaient morts, et leurs cadavres carbonisés avaient pris une couleur brun foncé.

Seize autres êtres furent également trouvés dans le second appareil, mais ceux-là ne portaient aucune trace de brûlures et avaient tous la peau claire. Pour le reste, ils étaient semblables aux premiers voyageurs de l'espace, et de petite taille comme eux. Rien ne les distinguait des habitants de la Terre, si ce n'est la stature et l'absence de barbe. Certains avaient des poils très fins ressemblant à un duvet de pêche.

Le troisième engin avait aussi un équipage, et ses occupants étaient morts comme les autres. Cette petite soucoupe (11 mètres de diamètre) avait seulement deux hommes à bord. Ils étaient vivants au moment

de l'atterrissage et avaient péri en essayant de sortir de leur cabine.

Les spécialistes chargés des recherches pensaient que les trois appareils avaient atterri volontairement et ne s'étaient pas écrasés au sol, bien que leurs équipages fussent morts. Il se pouvait qu'ils eussent atterri en se fiant à leurs instruments, ou qu'ils eussent été téléguidés pendant tout leur voyage. Mais ils n'avaient pas été accidentés et un seul d'entre eux portait des traces d'avarie.

Dans leur construction, ils étaient totalement différents de tout ce que nous faisons sur la Terre. On n'y trouva pas un rivet, pas un boulon, pas une vis. Les tableaux de direction se composaient d'une série de boutons. Les parties extérieures étaient faites d'un métal léger ressemblant beaucoup à l'aluminium, mais d'une telle dureté qu'on ne pouvait même pas le découper au chalumeau.

En ce qui concerne les modes de propulsion employés, l'orateur se contenta de dire que les soucoupes devaient utiliser les lignes de force magnétiques et que leurs constructeurs avaient, semble-t-il, résolu le problème du passage du champ magnétique de Vénus à celui de la Terre. Les deux planètes sont électriquement de charge positive, et par conséquent se repoussent.

Les appareils ne comportaient aucun armement, mais le conférencier pensait qu'ils étaient capables de désintégrer tout objet venant à les poursuivre ou à les menacer.

Il donna des détails sur l'eau et les aliments trouvés à bord des soucoupes. Il parla également des lits-placards dont une des soucoupes était dotée : fermés, ces lits disparaissaient complètement dans la paroi et, grâce à un système ingénieux, étaient automatiquement dissimulés par des rideaux quand on les ouvrait.

Vers la fin de sa conférence, l'inconnu cita la découverte d'une quatrième soucoupe, aperçue non loin d'un terrain d'essais officiel, par les membres du groupe de spécialistes dont il faisait partie. A ce moment, elle était vide. Les savants retournèrent à leur voiture pour prendre des appareils photographiques et autres instruments mais, quand ils approchèrent de la soucoupe, ils virent plusieurs petits êtres s'y précipiter, et l'appareil disparut comme l'un de ces mirages dont nous entendons tant parler.

A aucun moment l'orateur n'indiqua ce qu'étaient devenues les soucoupes mises en pièces pour être étudiées. Il ne donna non plus aucun renseignement sur le sort des trente-quatre cadavres découverts dans les trois premières soucoupes. « Il a simplement affirmé », conclut le correspondant du *Summerside Journal*, « que les soucoupes volantes existent bien ».

Il aurait pu ajouter, à l'intention des émissaires éventuels de l'Armée de l'Air, que ces engins étaient aussi réels que les avions qui attaquèrent

Pearl-Harbour et que l'Armée de l'Air n'a jamais vus non plus. Il aurait pu le faire, mais il s'en abstint.

Si l'on compare ce compte rendu journalistique avec une reproduction intégrale du texte de la conférence, on peut dire que le correspondant du *Summerside Journal* s'en tira à son honneur. Il est sans importance qu'il ait négligé des détails techniques tels que le coup de chapeau donné par l'orateur à William Gilbert (1544-1603), le père du magnétisme, et qu'il ait passé sous silence d'autres étapes : la naissance de l'ère atomique, le 16 juillet 1945, à 5 h. 30, à Alamagordo (Nouveau-Mexique), ou les théories avancées en 1903 par Max Planck quand il était professeur à l'Université de Berlin. Les liens qui existent entre ces éléments et le siècle des soucoupes volantes avaient été exposés par le conférencier simplement à titre d'introduction.

Quatre croquis avaient été tracés au tableau noir. L'un expliquait le système numérique à base 9 qui avait dû être utilisé pour la construction des soucoupes. Les deux autres croquis étaient deux schémas de la soucoupe de 99 pieds 9 pouces de diamètre total. Le diamètre de la cabine était de 18 pieds (5 m. 50) et l'hémisphère supérieur était évidé sur une hauteur de 45 pouces (1 m. 12) pour permettre au pilote de voir ce qui se passait autour de l'appareil. Ces dessins ressemblaient beaucoup aux photographies prises par Paul Trent, de McMinville (Orégon), et publiées dans le numéro du 26 juin 1950 du magazine *Life*. Le quatrième croquis montrait comment les lignes de force magnétiques relient le Soleil aux diverses planètes, particulièrement à la Terre et à Vénus.

Après cette conférence, qui avait causé tant d'émotion, les dessins à la craie furent recouverts d'une couche de vernis-laque, et ils existent encore aujourd'hui si ce vernis n'a pas été enlevé.

Le correspondant du *Summerside Journal* avait oublié de dire que les engins interplanétaires semblaient n'avoir ni portes ni sorties d'aucune sorte. Cependant, ils avaient des hublots. L'un d'eux était brisé, et on y voyait un trou de la grosseur d'un crayon. Des gaz ou de l'air s'étaient engouffrés par ce trou avec une telle vitesse que les seize passagers avaient été grillés.

Le conférencier avait insisté — je l'ai su en lisant le texte complet de son exposé, et il me l'a confirmé lors des entretiens que nous avons eus chez moi au coin du feu — sur le fait que ces passagers, quoique ayant une taille d'environ un mètre, n'étaient pas des nains. Ils avaient des dents parfaitement saines, sans plombage. Tous portaient une espèce d'uniforme, mais cols et casquettes étaient dépourvus d'insignes.

Il y avait dans les soucoupes deux ou trois instruments que les savants jugèrent être des pendules. Il leur fallait vingt-neuf jours pour faire un tour complet. Ce fut le premier indice qui porta les enquêteurs à croire qu'il existait une relation entre le magnétisme et le mode de propulsion de l'appareil : en effet, la durée du jour magnétique étant

de vingt-trois heures cinquante-huit minutes, celle du mois magnétique est de vingt-neuf jours.

Le correspondant avait également oublié une autre chose, très importante celle-là : l'explication donnée par le conférencier de ce qui arriva au capitaine Thomas F. Mantell. Cette affaire avait été examinée sous tous ses aspects, mais jamais personne n'avait pu fournir un semblant de solution au mystère de la disparition de Mantell et de son avion.

Tous les rapports concordent sur ce point : le 7 janvier 1948, un objet non identifié fut aperçu au-dessus de la base aérienne de Godman, Fort Knox (Kentucky), par des observateurs militaires et civils. Quatre aviateurs de la garde nationale pilotant des F-51 qui volaient dans les environs reçurent de la tour de contrôle l'ordre d'aller voir ce qu'était l'objet inconnu. Trois des avions se portèrent à sa rencontre et signalèrent qu'il s'agissait d'un engin métallique de dimensions colossales. L'un des pilotes précisa qu'il était « rond comme une goutte d'eau et d'apparence fluide ».

Le capitaine Mantell entra en contact radio avec la tour de Godman et signala à midi juste : « Je me rapproche pour mieux voir. L'objet est juste devant moi et se déplace à peu près deux fois moins vite que moi. Il paraît fait en métal et il est énorme. » Plus tard, il disait : « L'objet monte maintenant, et il file aussi vite que moi ; mon compteur de vitesse marque 575 km.heure. Je grimpe jusqu'à 6.000 mètres et si je ne peux pas me rapprocher, j'abandonnerai la chasse. »

Cela se passait le 7 janvier 1948, et il était 13 h. 15. Ce fut le dernier message radio envoyé par Mantell à la tour de contrôle de la base de Godman.

Cinq minutes après que Mantell eut disparu de la formation, les deux appareils qui restaient rentrèrent à l'aérodrome. Un des pilotes fit le plein d'essence et se munit d'un appareil respiratoire. Il fouilla le pays sur plus de cent cinquante kilomètres, monta jusqu'à dix mille mètres, mais ne trouva rien.

Vers la fin de la journée, on découvrit le cadavre de Mantell au milieu des débris de son appareil, non loin de Fort Knox.

L'explication officielle, fournie par le Service du Matériel Aéronautique, est la suivante : l'enquête a établi que Mantell s'était probablement évanoui à six mille mètres en raison du manque d'oxygène et que le mystérieux objet dont la poursuite devait lui coûter la vie n'était autre que la planète Vénus. « Cependant », ajoutait le rapport, « il résulte de recherches plus poussées que la position de Vénus ne correspondait pas à celle de l'objet aux heures indiquées ».

L'objet, en réalité, est toujours considéré comme « non indentifié » et, si l'Armée de l'Air est parvenue aujourd'hui à en déterminer la nature, personne n'en a jamais rien su.

Mais le conférencier de Denver a éclairci ce mystère d'une façon qui

a paru satisfaisante à beaucoup de gens. Il a commencé par préparer l'auditoire à ses révélations en lui parlant des recherches que poursuivaient depuis 1942, pour le compte du Gouvernement, les membres de son groupe. 1.700 savants au moins se livraient à des travaux ultra-secrets. Pendant ces cinq ans de collaboration, ils avaient découvert plus de choses sur le magnétisme que le monde entier n'avait pu le faire au cours des siècles passés. Ils avaient abouti à la conclusion que tout ce qui existe doit sa forme et sa cohésion aux lignes de force magnétiques, qui sont au nombre de 1.257 par centimètre carré.

On a constaté que, dans certaines régions de la Terre, il y a des zones de vide magnétique. Il s'y produit des « trous » comparables aux perpétuels tourbillons du cap Hatteras. Sur le continent américain, de telles zones se rencontrent dans les Etats d'Orégon et du Nouveau-Mexique. Si les soucoupes volent en utilisant les lignes de force magnétiques et si elles sont pilotées par des êtres doués d'intelligence (d'une intelligence analogue ou même supérieure à la nôtre), il n'est pas étonnant qu'elles se montrent curieuses des régions qui présentent des anomalies. En outre, les explosions atomiques peuvent avoir un effet perturbateur sur les lignes de force magnétiques, et il est probable que leurs instruments les détectent. Cela expliquerait leurs fréquentes apparitions au-dessus d'endroits tels que le terrain d'expérimentation de White Sands. Et la transparence extraordinaire de l'air dans le Wyoming, le Colorado, l'Arizona, le Nouveau-Mexique et le Texas permet évidemment aux observateurs terrestres de les apercevoir plus facilement.

Il n'est pas besoin de parler de sorcellerie pour expliquer certains faits troublants. Des avions se sont désintégrés en l'air, leurs moteurs se sont arrêtés pendant un certain temps, leurs instruments de bord ne fonctionnaient plus : ces phénomènes peuvent être reproduits en laboratoire. L'avion de Mantell et n'importe quelle partie de cet avion, depuis le moteur jusqu'à l'extrémité des ailes, devaient toute leur cohésion à des ondes magnétiques. Cela était vrai de Mantell lui-même. C'est pourquoi, dit le conférencier, une soucoupe volante n'avait qu'à démagnétiser l'avion de Mantell pour le désintégrer.

Jamais deux lignes de force ne se sont croisées naturellement. Si on les contraint à le faire, ou si elles se croisent par « accident », c'est la désintégration et la combustion. Pouvoir créer une telle perturbation magnétique, c'est donc pouvoir détruire en une seconde tout ce qui vit sur la Terre.

Ainsi s'explique, suivant le savant, le sort du capitaine Mantell et de son avion. Le capitaine, poursuivant une soucoupe volante qui fonctionnait grâce au magnétisme, parut constituer une menace. Un bouton fut poussé, et Mantell et son avion cessèrent d'exister.

Le conférencier souligna encore quelque chose qui eût dû retenir davantage l'intérêt du journaliste. L'eau qui se trouvait à bord de la

soucoupe volante avait une densité à peu près double de celle de notre eau potable. Elle était contenue dans deux petits récipients et ressemblait beaucoup, à vrai dire, à cette eau lourde de Norvège dont les nazis, dans leur hâte d'être les premiers à fabriquer la bombe atomique, tenaient tant à s'emparer.

Les petites gaufrettes — des vivres, sans aucun doute — étaient déshydratées à l'extrême, au point que l'une d'elles, mise dans un gallon d'eau (près de quatre litres), gonfla et déborda du récipient. On la donna à manger à des cobayes, qui s'en trouvèrent fort bien.

De l'extérieur, la cabine de la première soucoupe volante examinée semblait ne faire qu'un bloc, et, sans le bris d'un des hublots, des mois auraient pu s'écouler avant que les chercheurs aient réussi à pénétrer dans l'appareil. Mais on voyait à l'intérieur, sur la paroi, un bouton portant lui-même un bouton plus petit. Quand on poussait ce bouton, la porte s'ouvrait ; mais une fois qu'elle était refermée, il était impossible de la distinguer de l'extérieur.

On n'a pu encore déterminer la nature des deux métaux entrant dans la fabrication de la soucoupe. Résistant même à une chaleur de 10.000 degrés, l'appareil était à la fois robuste et léger : douze hommes pouvaient monter dessus sans le déformer, et deux suffisaient pour le soulever par une extrémité.

Plus de cent cinquante expériences ont été faites, sans le moindre succès, pour démonter l'engrenage de la soucoupe. Il était fortement assujetti, et le rapport des dentures — tout différent du système suédois que nous employons — était de 3/6 au lieu de 3/5. Il n'était pas lubrifié, ne jouait pas, ne s'usait pas, ne se dilatait pas à la chaleur. Le conférencier affirma qu'un des aéronefs avait résisté à tous les efforts faits pour pénétrer à l'intérieur, bien qu'on eût utilisé pour 35.000 dollars (12.250.000 francs) de forets à diamant.

La soucoupe de 22 mètres comportait des lits, et même un lavabo, mais la troisième était dépourvue de ces installations. Cette dernière était pilotée par deux petits hommes assis sur des sièges en forme de baquets, devant un tableau de bord comprenant uniquement des boutons. Quand on les découvrit, l'un d'eux était à moitié sorti de la cabine. L'autre était encore assis, la tête penchée sur la poitrine. Tous les deux étaient morts.

C'est cette petite soucoupe qui avait un train d'atterrissage avec trois points d'appui. Elle ne roulait pas sur des roues ; mais sur des sphères faites d'un métal ressemblant à de l'acier. Quand ces sphères tournaient dans la même direction, rien ne pouvait faire basculer l'engin ; mais si elles étaient immobiles, un enfant aurait pu y parvenir. Ce phénomène contribua à convaincre les savants qu'ils avaient affaire à des applications des lois du magnétisme. Le conférencier pensait que la soucoupe biplace était d'un modèle récent et que ses constructeurs savaient

que le voyage aller et retour — quel que fût le point de départ — était d'assez courte durée pour rendre superflus lits et lavabos. Nos automobiles n'en ont pas besoin non plus. Et il est certain qu'une soucoupe volante capable de faire en une heure le trajet Vénus-Terre peut se passer de couchettes.

Le conférencier parla encore du fil avec lequel étaient cousus les boutons des vestes que portaient les passagers de la soucoupe : pour le briser, il fallut une traction de 225 kilos.

Voilà ce qu'avait dit le savant X. Plus tard, nous entendrons l'histoire du docteur G., mais j'en ai une à raconter, moi aussi. Puis ce sera le tour de l'Armée de l'Air car, dans ce procès, chacun aura droit à la parole.

CHAPITRE III

QUELQUES DÉTAILS PERSONNELS

Bien avant d'en être arrivé à cette page du livre, le lecteur a dû se demander : « Mais comment Scully a-t-il su tout cela ? »

A vrai dire, c'est à la littérature que je le dois. Il y a plusieurs années, je révélai, avec documents à l'appui, que le véritable auteur de la *Vie de Bernard Shaw*, par Frank Harris, c'était moi. Plus tard, je réunis les articles que j'avais écrits en un livre intitulé *Rogues Gallery* (*Galerie de coquins*) — ce titre, je l'ai donné plus tard à Ellery Queen pour un volume de nouvelles policières, puis je l'ai retrouvé au cinéma, à la radio, un peu partout, utilisé sans autorisation.

Parmi les lecteurs de *Rogues Gallery*, il s'en trouva un qui m'écrivit en substance : « Vous multipliez les coups d'épingle contre Harris. Pourquoi n'écririez-vous pas un livre sur lui ? » La lettre était signée : « Silas M. Newton. »

Ce nom éveilla en moi un souvenir. Quand Harris et sa femme firent un voyage de Nice à New-York pendant l'hiver 1929-1930, ce fut Silas Newton qui en régla les frais. Il les hébergea dans sa résidence de Park Avenue, et c'est par son entremise qu'ils furent invités à faire une conférence sur Shakespeare devant les personnalités officielles de Washington.

Plusieurs mois après — il était déjà de retour sur la Riviera française — Harris me dit que, sur le paquebot qui l'amenait en Amérique, il avait reçu dans sa cabine la visite d'un officier du port. Il avait soixante-douze ans à l'époque, et il ne tenait nullement à être retenu à Ellis Island pour avoir écrit *Ma vie et mes amours*. Dans sa poche, il conservait une ampoule de cyanure de potassium.

« Mon Dieu, Nellie », s'écria-t-il, « je suis pris ! »

Mais il apparut bientôt que l'officier était venu le trouver dans sa cabine uniquement pour l'informer qu'il avait reçu l'autorisation de débarquer.

Newton écrasa Harris de sa générosité. Il lui offrit une somme de dix mille dollars pour faire le tour du monde et comparer ses impressions avec ses souvenirs de jeune homme. Mais c'était trop demander à Harris, qui perdait déjà la mémoire des événements de la veille et n'aurait pu, à plus forte raison, se reporter à cinquante ans en arrière.

Pendant des années, je me représentai Newton comme un brave vieux gentleman du Sud : grand, mince, portant peut-être une barbiche blanche, né dans le Kentucky, élevé au Texas, affiné à New-York. Mais quand je fis sa connaissance, je vis devant moi un homme trapu, d'une cinquantaine d'années, qui n'avait pas un seul cheveu gris. Grand sportif durant ses années d'études universitaires à Baylor et à Yale, il était resté champion de golf de ne je ne sais quelle catégorie. Il portait à la littérature un très vif intérêt, et c'était un des grands géophysiciens de l'industrie pétrolière : le nombre de ses succès dans la prospection des nappes n'a été dépassé par personne. Il avait gagné et dépensé des millions de dollars, et la façon dont il s'est débarrassé d'un de ces millions jette une lumière intéressante sur son caractère.

A l'époque, il était marié à Nan O'Reilly ; la plus grande journaliste sportive de New-York. Après dix ans de bonheur à ses côtés, il apprit des médecins que sa femme n'avait plus qu'une année à vivre

Il ouvrit un compte en banque à son nom, y déposa un million de dollars et lui dit : « Nan, vous ne savez pas dépenser. Cela s'apprend comme tout le reste. Je veux que vous vous exerciez avec ce million. Faites-en l'usage qui vous paraîtra le meilleur. Financez des pièces de théâtre, organisez des réceptions à Park Avenue pour des gens qui ne sortent jamais de Greenwich Village, faites publier leurs poèmes : arrangez-vous comme vous voudrez, mais dépensez-moi ce million en un an ! »

Un an après, le million était dépensé, et Nan était morte.

Newton quitta New-York et, pendant dix ans, s'efforça de calmer sa douleur en se livrant à des travaux de prospection, principalement entre les Montagnes Rocheuses et le Pacifique. Il parcourut des centaines de milliers de kilomètres, recherchant des sources de pétrole. A Denver, il créa une compagnie indépendante qui existe toujours et dont il est toujours président.

Il m'emmena dans de longues courses à travers le Wyoming, le Colorado, la Californie, s'efforçant de me persuader d'écrire ce livre sur Harris. Les histoires de vieux pionniers qu'il me racontait m'intéressaient beaucoup plus que des anecdotes rebattues sur Harris.

Il prospectait le pétrole avec des instruments qui avaient coûté une fortune et dont le secret était jalousement gardé. Grâce à eux, il avait redécouvert le gisement Rangely, des années après son abandon par les principales compagnies.

Dès qu'un gisement pétrolifère était exploité, il cessait de s'y intéresser et repartait en chasse. Sa dernière idée est que le désert de Mojave recèle davantage de pétrole que tous les déserts de l'Arabie Séoudite, qui ont tant influencé les relations des États-Unis avec les autres pays.

Parfois, il s'adonnait à des recherches d'un autre ordre et qui ne pouvaient guère avoir d'intérêt pour lui, sauf qu'elles lui permettaient de vérifier dans un nouveau domaine le fonctionnement de ses instruments si complexes.

Une fois, il s'agissait d'un filon d'or qui, d'après lui, se trouvait certainement à moins de quarante-cinq kilomètres d'un endroit où il avait ramassé une énorme pépite. La teneur en métal jaune de celle-ci correspondait à une valeur de 82.000 dollars par tonne de minerai. Or, l'exploitation est rentable à partir de 750 dollars la tonne !

Savoir qu'un filon d'or s'étend à moins de quarante-cinq kilomètres de l'endroit où l'on se trouve, voilà qui est fort bien. Mais dans quelle direction est-il situé ? Quand on a le choix entre les 360 degrés de la circonférence, connaître le rayon ne sert pas à grand'chose. Newton mit ses appareils en marche et dit : « Là-bas ! »

Du doigt, il indiqua le nord-est, régla sa boussole et nous fit savoir que, partant de l'endroit où la pépite avait été trouvée, nous n'avions qu'à aller droit devant nous pendant quarante-trois kilomètres pour rencontrer le filon d'où elle provenait.

C'est évidemment un gisement affleurant, dit-il, sinon la présence de la pépite ne s'expliquerait pas.

Il organisa une expédition, fit venir de Denver du matériel, des hommes, une jeep, qui devaient nous rejoindre près de la frontière, entre la Californie et le Nevada. A 3 h. 45 du matin, on nous réveilla. La jeep et une Oldsmobile toute neuve, nous transportèrent au lieu qui devait servir de base à l'expédition.

Mes quatre compagnons s'installèrent dans la jeep, prenant avec eux les instruments, de l'eau et des vivres. On me laissa pour garder le camp. Mais contre quoi ? Il n'y avait pas d'autre signe de vie dans les environs que quelques empreintes de pattes de dinosaure... et elles remontaient à trente millions d'années !

— Si nous ne sommes pas rentrés à midi, ne vous inquiétez pas, me dit Newton. Si les choses vont mal, nous pourrons être retardés jusqu'à seize heures et demie.

— Et si vous n'êtes pas rentrés au coucher du soleil ?

— Alors, c'est que nous serons perdus.

Puis il démarra... en emportant les clés de la voiture de secours. S'ils étaient perdus, je l'étais aussi.

Ils partirent juste au moment où le soleil franchissait la barrière des montagnes. La voiture était parquée sur un lit de lave volcanique où ne

poussait pas la moindre végétation. De toute la journée, je ne vis pas même une buse planer au-dessus de la région.

A midi, la chaleur devint étouffante. J'ôtai mes vêtements, sauf mes chaussures militaires, et me glissai sous la voiture. Jamais encore je n'avais vu un pays aussi désolé.

Je commençai à songer à ma mort en reprenant les paroles du capitaine Scott : « Ces quelques notes et mon cadavre vous diront ce qui s'est passé. » Mais je craignais même que les notes ne prissent feu et qu'on ne les retrouvât jamais. Ma vue s'étendait à vingt-cinq kilomètres dans toutes les directions, mais je n'apercevais rien. Je pouvais recevoir une station de radio de Salt Lake City : cela ne me servait à rien, puisque là-bas on ne pouvait pas m'entendre.

A midi, j'avais avalé un sandwich et un bidon d'eau. Je commençais à me dessécher, à saliver. J'aurais pu tenter de boire l'eau du radiateur, mais elle était pleine de rouille, et je sentais qu'il ne restait en moi que de l'oxyde de fer, le chlorure de sodium s'étant depuis longtemps évaporé.

Même si j'étais sauvé, je ne saurais pas dans quelle direction chercher les autres. Tous les cercles ont 360 degrés : cela ne laissait à une expédition de secours qu'une chance contre trois cent cinquante-neuf de les retrouver.

Ils ne rentrèrent pas à midi. Ils ne rentrèrent pas à seize heures et demie. Donc, à m'en tenir à ce qu'avait dit Newton, ils étaient perdus. Comme il était trop tard pour essayer de retourner clopin-clopant vers la civilisation, je décidai de passer la nuit dans la voiture, sans aliments ni eau.

Mais après le coucher du soleil, j'aperçus les phares d'une jeep qui zigzaguait à travers les buissons de cactus et de sauge, les blocs de lave et les dunes de sable. Ils essayèrent trois fois de me rejoindre et trouvèrent enfin un passage.

Ils rentraient mourants de soif, abrutis, les yeux vitreux. Ils burent de l'eau du radiateur, jetèrent dans la voiture un sac de terre, leurs outils, et s'affalèrent auprès. Newton prit le volant et l'auto traversa en trombe la vaste vallée pour nous ramener à l'auberge où nous avions passé la nuit.

Quand nous fûmes réconfortés par quelques sandwiches à la viande de coyote et par un peu de marijuana à l'eau — c'est ce que les gens du pays boivent comme café — Newton sortit sa grande nouvelle : ils avaient découvert le filon affleurant, conformément à ses prévisions.

— Seulement, dit-il, il se trouve sur un terrain militaire remis en service et nous nous ferons massacrer si nous y retournons. Je crois donc qu'il nous faudra ajourner l'exploitation jusqu'à la fin de la guerre froide.

Tout le monde approuva.

— En tout cas, ajouta-t-il, j'avais raison de penser qu'il était possible, avec mes appareils, de découvrir autre chose que du pétrole. Allons dormir un peu, nous aurons encore du travail.

Le sac de minerai qu'il avait ramené du terrain militaire pesait cinquante livres. Il contenait pour 1.250 dollars d'or.

Ce fut un an après, presque jour pour jour, que Newton me fit part de son dernier secret. Je lui avais présenté une jeune fille, Sharon Chillison (il l'a épousée depuis), et il l'avait invitée, ainsi que Mrs. Scully et moi, à dîner au « Pavillon de Chasse », dans la vallée de San Fernando. Il rentrait de l'Arizona, où il était allé faire apporter quelques améliorations à ses appareils de recherches géologiques. A cette époque, il avait exécuté des milliers d'expériences dans le désert de Mojave, et il venait de décider de procéder à quelques forages d'essai. Toutes les grandes compagnies pétrolifères étaient convaincues qu'il ne trouverait rien dans cette région, mais lui, confiant en ses instruments, était certain du contraire.

— Les gisements de pétrole, affirmait-il, rayonnent une énergie magnétique, et celle-ci est mesurable.

La question délicate était celle de la quantité. Quelle était la profondeur des couches ? Les poches de pétrole encloses dans les failles émettent constamment des ondes magnétiques qui révèlent leur présence, pensait-il. Le seul ennui était que, si ses instruments pouvaient lui dire, à quelques pouces près, où se trouvait le pétrole, ils étaient incapables de lui indiquer le volume de liquide auquel il avait affaire. Il pouvait donc s'attendre à extraire de ses puits une quantité de pétrole si minime que, pratiquement, il avait fait des forages pour rien.

En 1945, Newton dit à Walter Russell que la portée de ses instruments ne dépassait jamais 51 km. 500, et il ne comprenait pas pourquoi. Russel le lui expliqua.

— D'après une de mes lois sur le mouvement circulaire, dit-il, le rayon de propagation des ondes micrométriques est limité à 51 km. 500 parce que telle est l'épaisseur de la croûte terrestre. Au delà se trouve un noyau homogène. Sans le savoir, vous avez mesuré l'épaisseur de la « peau » de la Terre.

Newton fut enchanté de l'apprendre, et il le fut encore quand la Compagnie des Téléphones annonça, dix-sept mois plus tard, qu'elle créait une ligne entre New-York et Boston, avec relais tous les cinquante kilomètres, parce que cette distance semblait être la limite de portée des ondes micrométriques. Elle devait agir de même quand elle créa des relais pour la télévision entre Los Angeles et San Francisco en 1950.

Newton, lui, continuait à appliquer la technique des ondes micrométriques à la recherche des gisements de pétrole : rien d'autre ne l'intéressait, sinon, évidemment, la détermination de l'importance du gisement avant le début des travaux.

Pendant l'été de 1949, il rencontra le docteur G..., un spécialiste du magnétisme, qui avait retrouvé sa liberté en juillet, après avoir passé sept ans à toutes sortes de recherches extrêmement importantes pour le compte du Gouvernement. Il était devenu une sommité dans le domaine de l'énergie magnétique, mais toute sa science ne lui rapportait pas plus de 7.200 dollars par an. Il laissa donc tomber les recherches officielles pour se tourner vers des travaux plus profitables. Lui et Newton échangèrent des idées. A son avis, Newton n'opérait pas seulement sur des ondes micrométriques, mais aussi sur des ondes magnétiques. Il pensait qu'un magnétron — appareil mis au point pendant la guerre — pourrait permettre de déterminer le volume d'une poche de pétrole. Les ondes magnétiques, en effet, ne traversent pas le pétrole, mais le contournent. Un calcul simple donnerait le volume de la poche considérée.

C'était la solution que cherchait Newton. Il engagea le docteur G... et son matériel, pour procéder à des vérifications sur le gisement du désert de Mojave avant d'entreprendre des travaux peut-être inutiles.

Un beau jour, au début de l'été de 1949, Newton se rendait en auto de Denver à Phœnix avec le docteur G... Il tourna le bouton du poste de radio et tomba sur une émission d'information : le speaker relatait une histoire de soucoupe volante.

— Croyez-vous qu'il y ait quelque chose de vrai là dedans, docteur ? interrogea Newton.

Le physicien hocha la tête.

— Il est dommage que nous ne nous soyons pas connus plus tôt, répondit-il. J'aurais pu vous faire participer aux études sur la première que nous avons eue à examiner.

Il tendit le bras vers le Sud :

— Elle s'était posée près d'Aztec, dans le Nouveau-Mexique. Je fus convoqué par téléphone. Trois heures après, un avion m'y amenait de Denver.

C'était l'équipe dont le docteur G... avait fait partie qui avait découvert les moyens de détection, par procédés magnétiques, employés contre les sous-marins japonais. Ces instruments étaient si efficaces que nous pûmes détruire dix-sept sous-marins en une seule journée. L'équipe avait fait trente-cinq mille expériences sur terre, sur mer et dans les airs pour le compte du Gouvernement. Elle avait fait avancer de plusieurs centaines d'années les recherches sur le magnétisme et avait dépensé un milliard de dollars pour ce résultat.

Newton nous expliquait tout cela au dîner ; puis, comme s'il ne pouvait plus cacher ce secret à de vieux amis, il se mit à nous décrire en détail les deux soucoupes que le physicien avait *personnellement vues, examinées, inventoriées, étudiées.*

Son histoire était si fantastique que, si nous n'avions pas su avoir

devant nous un industriel sérieux, nous l'aurions cru atteint d'une folie inoffensive et amusante.

— Le docteur G..., nous dit-il, devait venir prochainement sur la côte pour contrôler des travaux militaires encore classés « ultra-secrets ». Puis il se rendrait dans le désert de Mojave pour vérifier les découvertes géophysiques de Newton, et, peut-être, consentirait-il à nous raconter ce qu'il avait vu. Le docteur G... pourrait nous montrer quelques-uns des objets qu'il avait prélevés dans une des soucoupes : de petits disques d'un métal inconnu sur la Terre, un minuscule poste de radio, dont nos ingénieurs ignoraient le principe de fonctionnement, un morceau d'étoffe étrange, quelques roues dentées et d'autres petits objets qu'il pouvait garder sur lui. Il les avait pris dans une soucoupe pour les étudier après s'être aperçu que les représentants de l'Armée de l'Air faisaient main basse sur quantité de choses, tout simplement afin de les conserver comme souvenirs.

A dire vrai, je croyais ne plus jamais entendre parler de cette histoire ; mais quelques semaines plus tard, je reçus un coup de téléphone de Newton qui me demandait si je pouvais venir avec lui jusqu'à Mojave — la ville est située à environ 150 kilomètres de Los Angeles — pour voir comment marchaient ses travaux de prospection ; il ajouta que le fameux géophysicien spécialiste des recherches magnétiques serait avec nous. Cela se passait le 8 septembre 1949. Newton me dit aussi que Peverley Marley, cameraman des studios Warner et mari de Linda Darnell, serait de la partie.

Nous manquâmes Marley et nous partîmes sans lui. Mais au croisement de Newhall, nous entendîmes un coup d'avertisseur derrière nous : c'était Marley qui nous avait poursuivis et rattrapés. Il laissa sa voiture à un poste d'essence et nous gagnâmes tous Mojave, dans la Cadillac de Newton.

Marley et le spécialiste du magnétisme étaient assis au fond de la voiture, Newton et moi étions devant.

Pendant les longs voyages, on parle de toutes sortes de choses. Notre conversation porta sur les soucoupes volantes. A l'époque, le sujet n'était nullement secret et le savant répondit à toutes nos questions. Ses explications étaient données sur le ton flegmatique d'un ingénieur décrivant l'explosion des gaz dans le cylindre d'un moteur d'automobile.

Quand nous fûmes arrivés sur le champ pétrolifère, le physicien sortit son magnétron ; et Newton ses propres instruments. Leurs appareils ne se ressemblaient nullement. Les deux hommes comparaient mutuellement leurs résultats, et leurs chiffres coïncidaient invariablement à moins d'un pied près. Newton demandait à son compagnon à quelle profondeur se trouvait le pétrole en un point où il en existait certainement. Quelques secondes après, le physicien répondait : 2.750 pieds. Newton consultait son carnet et faisait : « En mai dernier, j'en avais

trouvé 2.749. » Suivait un calme échange de vues sur les motifs de cette différence d'un pied. Mais cette différence était si faible qu'un profane comme moi s'étonnait toujours de les voir couper les cheveux en quatre à ce propos : la belle affaire de creuser un pied de plus ou de moins quand il s'agit d'une fortune de plusieurs millions de dollars !

Au lieu de passer la nuit dans le désert, nous décidâmes de revenir à la ville — il ne fallait que deux heures pour cela — et l'éminent géophysicien s'arrêta chez moi pour faire connaissance de Mrs. Scully et de notre famille.

N'ayant pas du tout l'air de penser qu'il nous confiait des secrets que nous pourrions violer plus tard, il répondit aux questions les plus diverses sur l'origine possible des soucoupes volantes, les moyens employés par elles pour venir d'une autre planète sur la Terre et — ce qui lui paraissait plus important — pour retourner à leur point de départ. Tous les petits détails qu'une femme pouvait demander sur l'intérieur de la cabine de la soucoupe volante, sur l'eau, les aliments, les vêtements, firent l'objet d'explications données avec autant de calme que s'il avait décrit l'ameublement de sa propre maison.

Ses connaissances sur l'énergie magnétique dépassaient infiniment les nôtres, à peu près comme les connaissances des physiciens de l'atome sur la désintégration nucléaire devaient dépasser celles du commun des mortels, il y a dix ans. Il se livra à des considérations qui, depuis, ont été reprises de façon retentissante par Albert Einstein dans sa nouvelle théorie de l'Univers, dans laquelle il écarte la loi de l'attraction des corps formulée par Newton pour faire place à une autre loi qui fait appel à des force électro-magnétiques. Cela ne signifiait pas grand'chose pour moi à l'époque, mais il n'en est plus de même maintenant.

Je compris l'importance de cette question, quand le géophysicien nous dit qu'il avait examiné deux des soucoupes et était arrivé à la conclusion qu'elles empruntaient leur force de propulsion, non pas à un moteur classique ou à réaction, mais à l'énergie magnétique. Certains métaux inconnus sur la Terre, qu'il avait trouvés dans les soucoupes, le portaient à croire que ces engins venaient d'une autre planète. Pour sa part, il trouvait ridicule le projet d'aller, ne fût-ce que jusqu'à la Lune, en utilisant la propulsion par réaction ou un autre procédé du même ordre. Comme il faisait des recherches pour des magnats du pétrole et qu'il était même leur associé, on ne pouvait guère le soupçonner de prêcher pour son saint quand il écartait la possibilité d'employer l'essence ou le pétrole pour les voyages interplanétaires.

Un autre souvenir de cette première rencontre est l'intérêt qu'il porta à mon infirmité. Je suis amputé d'une jambe et je n'ai pas eu beaucoup de chance avec les appareils de prothèse, principalement parce qu'ils sont trop lourds et que mon moignon est trop court.

Le docteur G... me suggéra d'utiliser un cuissard à ventouse qui rendrait inutiles les courroies d'épaule ou de ceinture. Il pouvait, me dit-il, en fabriquer une dans une substance aussi résistante que l'acier et aussi légère qu'une matière plastique. J'objectai qu'il faudrait tout de même la manœuvrer. Il proposa alors d'y adapter un petit moteur que je pourrais mettre en marche en pressant un bouton.

— Le tout ne pèsera que trois livres, ajouta-t-il.

— Parfait, dis-je, mais supposez que je m'arrête pour serrer la main d'un ami et bavarder avec lui, et que la jambe continue à marcher. N'aurais-je pas l'air idiot ?

— Vous éviteriez cela en pressant un autre bouton, me répondit-il.

Cette conversation me donna une idée de son envergure d'esprit et de son caractère pratique.

Avant de partir, il promit de nous montrer, la prochaine fois qu'il viendrait de Phœnix à Los Angeles, les petits objets qu'il avait pris dans une des soucoupes. Le plus étonnant était un poste de radio qui n'avait ni lampes, ni fils, ni antenne : c'était, pensait-il, la cabine qui devait tenir lieu d'antenne. Pour le moment, il essayait d'en adapter une. A la quinzième minute de chaque heure, il pouvait entendre une note aiguë modulée, mais les graduations du cadran étaient si petites qu'il était difficile de rester sur la bonne longueur d'onde. L'appareil n'était pas beaucoup plus gros qu'un paquet de cigarettes.

Il nous dit qu'il regrettait énormément que l'engin eût été démonté et dispersé parce que les militaires semblent rechercher les souvenirs tout autant que les grades. Lorsqu'il s'était aperçu de cela, il s'était emparé lui-même de quelques objets, non pas pour grossir sa collection de trophées, mais pour les utiliser dans un but scientifique.

— L'Armée de l'Air, dit-il encore, a filmé l'engin. Mais pour des raisons de sécurité, il faut un produit chimique spécial, que l'on ne peut obtenir qu'avec une licence du Gouvernement, pour faire apparaître les images sur la bande. Ce produit chimique agit pendant deux heures seulement, après quoi, la bande redevient transparente.

Naturellement, il n'a pas eu accès à ce film. Il a bien pris lui-même quelques dizaines de mètres de pellicule, mais elles ne sont pas nettes.

Nous avons eu plus tard l'occasion de voir toutes ces choses. Nous avons examiné la radio, les fragments d'engrenage, le film.

Puis commença le règne de l'erreur. L'Armée de l'Air abandonna le « *Projet Soucoupe* » et ne poursuivit ses recherches qu'en secret. Consigne fut donnée aux intéressés d'oublier tout ce qu'ils savaient. « Hallucinations » devint la réponse courante, et « psychopathie », une menace voilée. Tous les responsables gardèrent le silence ; les vannes officielles restèrent fermées. Mais les simples citoyens continuèrent à parler et déversèrent leurs incessantes observations dans le lac de la presse libre.

Cependant, le conflit opposant la libre information à la censure officielle s'aggrava. Des hommes qui parlaient librement de tout cela en été 1949 n'ouvrent plus la bouche depuis l'été 1950, même si on leur offre vingt millions de dollars. Heureusement, j'ai bonne mémoire. Pour la mémoire, je rendrais des points aux éléphants. D'ailleurs, les éléphants eux-même s'adressent à moi lorsqu'ils ont oublié.

CHAPITRE IV

LA GUERRE DES THÉORIES

Avant de fournir des arguments à ceux qui croient aux soucoupes volantes, peut-être serait-il bon de connaître le point de vue de la partie adverse au sujet des voyages interplanétaires. Les adversaires ne sont d'ailleurs nullement d'accord entre eux.

Gardez-vous bien de suivre pendant trop longtemps ces théoriciens rivaux : vous seriez aspirés par les hélices de leurs appareils ou culbutés par leurs gaz d'échappement. Il est évident que des hommes qui croient dur comme fer que les fusées sont le seul moyen rationnel d'aller d'une planète à l'autre (et l'Armée de l'Air en est, en 1950) ne vont pas jeter leurs fusées à la ferraille et adopter les soucoupes volantes simplement parce qu'un quidam leur dit : les soucoupes volantes existent déjà. Les renseignements les plus sûrs dont disposent nos militaires ne fixent-ils pas à vingt-cinq ans le délai de la réalisation de la fusée Terre-Lune et à quatre jours la durée du voyage ?

Les hommes se cramponnent à leurs idées ou encore ils défendent le fouet du postillon, au siècle de l'automobile, tout simplement parce que c'est le fouet du postillon qui les fait vivre.

Les partisans des fusées haussent les épaules quand on leur parle de la réalité des soucoupes volantes et ils nous fournissent moult détails minutieux sur leurs voyages dans la Lune à bord de leurs fusées imaginaires. Ah ! cette guerre des théories !

Tout lecteur du livre de Willy Ley est persuadé que cet auteur relate un voyage dans la Lune qu'il a réellement effectué. Quant à ceux qui en douteraient, ils seront réduits au silence par les illustrations « documentaires » de Chesley Bonestell qui accompagnent le texte de Ley. La caméra ne pourrait rien ajouter à ce témoignage.

Viking, qui édita luxueusement *La Conquête de l'Espace* (1949), avait publié, en 1944, un ouvrage de Ley, moins flamboyant, mais plus solide, sur les fusées. Ley a dû oublier quelques-unes de ses propres recherches

car, dans son premier ouvrage, il cite un volume paru en 1931, dont l'auteur est David Lasser et qui porte, lui aussi, le titre alléchant *La Conquête de l'Espace*.

Les deux livres écartent les possibilités de destruction des fusées — ce qui est louable — et insistent sur leur utilisation dans les voyages interplanétaires. Ley se montre particulièrement persuasif, qu'il s'adresse aux astronomes, aux ingénieurs ou à ceux qui aiment les romans d'aventures. C'est un passionné des fusées depuis vingt-cinq ans, et il publie des brochures sur ce sujet depuis au moins 1926. Mais les Russes s'y intéressaient dès 1893 et les Français font remonter la science des fusées à 1814, date de la publication du premier ouvrage de William Congreve. Ses théories se répandirent en Angleterre, en Irlande, en Allemagne, et furent la coqueluche des militaires pendant les quinze années qui suivirent.

Après la première guerre mondiale, on assista à un renouveau d'intérêt, surtout de la part de ceux qu'obsède l'idée qu'une arme nouvelle peut faire gagner une guerre. Le V-2 de la seconde guerre mondiale fit penser à nombre d'ennemis des nazis que ces fanatiques avaient peut-être raison. Si les Américains n'avaient pas inventé la bombe atomique, la fusée serait aujourd'hui l'arme-reine. Mais dans l'état actuel des choses, la fusée ne joue qu'un rôle de second plan et ses champions, tant militaires que civils, doivent se consoler avec des rêves tels que le voyage dans la Lune.

Bien que Ley ait tendance à rabaisser ceux qu'il appelle des romanciers de second ordre, traitant de sujets qui appartiennent au domaine de la fiction scientifique, il fait lui-même partie de cette catégorie. Il part de prémisses admissibles, comme le lancement d'une fusée sur le terrain d'essais de White Sands, dans le Nouveau-Mexique (au nord d'El Paso, Texas), et il nous écrase sous un tel luxe de détails techniques à propos de ce lancement, qu'il nous entraîne dans des considérations qui, à bien réfléchir, n'ont plus rien à voir avec les faits : il s'est évadé dans la fiction pure et y met plus d'audace que tous les Jules Verne qui ont parlé des soucoupes volantes.

Il désigne par « X moins 20 » le signal de la mise à feu et nous amène, haletants, jusqu'à « X moins 1 ». Après cela, il ne reste plus que cinquante secondes... quarante... trente... vingt... dix. Une main, protégée par un gant d'acier, pousse un bouton d'allumage. Des valves s'ouvrent, l'oxygène liquide et l'alcool se précipitent des réservoirs dans le moteur. Contact ! Allumage !... Un fracas qu'on peut entendre à trois kilomètres, comme le grondement d'une chute d'eau ou le roulement lointain du tonnerre... Peroxyde et permanganate se mélangent... La turbine tourne... Les pompes fonctionnent... Le carburant est refoulé... Une détonation assourdissante... Zéro !... La fusée est partie !

Comment nier que ce récit palpitant soit vécu ?

Une poussée de vingt-sept tonnes s'exerce sur une fusée qui en pèse moins de quinze. A vingt-cinq kilomètres d'altitude, la vitesse passe de douze mètres par seconde à mille six cents par seconde. Au bout de soixante-huit secondes, un mécanisme ferme l'arrivée du carburant. Ley s'entête à l'appeler « Brennschlusss » parce que les Allemands lui donnaient ce nom. Ensuite, la fusée continue sa course grâce à l'énergie cinétique. Elle atteint une altitude de cent quatre-vingts kilomètres avant que la pesanteur ne reprenne ses droits.

En cinq minutes, elle tombe sur la terre. Et bien qu'elle ait été tirée verticalement, elle atterrit à cinquante kilomètres de son point de départ. Comme toutes les planètes et tous les autres corps qui se déplacent dans l'espace, elle a obéi à la loi du mouvement elliptique de Képler. Elle aurait pû être tirée de façon à suivre une ellipse différente, comme le font les fusées militaires. Dans ce cas, elle aurait pu retomber à plus de trois cents kilomètres de son point de départ, au lieu de cinquante.

Naturellement, si la fusée avait pu échapper à l'attraction de la Terre, elle aurait pu continuer sa course jusqu'à la Lune. Mais l'altitude atteinte est fonction de la vitesse. Braquée sur le point où la Lune doit se trouver quatre jours plus tard, une fusée à rapport de masse élevé, et douée d'une vitesse suffisante ferait mouche sur notre satellite. Il existe un avion-fusée expérimental appelé XS-1. Ley croit que la fusée de l'avenir, dotée d'ailes et capable de parcourir d'énormes distances, ressemblera à ce type d'avion. Mais il ne s'arrête pas une minute à l'idée que le principe de la fusée, auquel il est si passionnément attaché, puisse aussi jouer un rôle dans la propulsion des soucoupes volantes. Si une fusée, au fond, n'est qu'une pièce d'artifice, une soucoupe volante — toujours dans le langage pyrotechnique — peut se ramener à un « soleil ».

L'atmosphère terrestre s'étend jusqu'à quatre cents kilomètres, mais à soixante-cinq kilomètres la densité de l'air est si faible qu'elle équivaut pratiquement au vide. Il semble que Ley ne puisse concevoir d'autre moyen de propulsion que nos moteurs à combustion interne, turbines, turbo-réacteurs, et les athodydes de ses rêves. Ceux qui croient avoir soucoupes volantes ont souvent été traités d'utopistes, mais Ley vous parle des fusées avec une logique apparente et sans défaut... jusqu'à ce que vous aperceviez que ses fusées ne sont pas assez puissantes pour aller dans la Lune. Elles peuvent alors devenir des fusées satellites, c'est-à-dire des sortes de lunes artificielles circulant autour de la Terre et susceptibles d'être utilisées comme « relais dans l'espace » par les fusées se rendant dans la Lune et qui y feraient leur plein de carburant.

Nombre de gens groupés sous l'enseigne « *Les Physiciens de l'Inconnu* » croient que ces imaginations de Willy Ley sont déjà une réalité. Pour des engins interplanétaires et leurs occupants, ils ont créé le mot « *Ethériens* ».

Quand il aura réussi à faire franchir tous les obstacles à une fusée

sans voyageurs et qu'il l'aura conduite jusqu'à la Lune (peut-être la bourrera-t-il de plâtre pour qu'une tache blanche se dessinant sur le gris de la Lune atteste son arrivée !), Ley enverra sur notre satellite un engin monté par un équipage entraîné à subir toutes sortes de variations de pression. L'homme, sur la Terre, est soumis à une attraction d'un gramme et la fusée ne pourrait dépasser une accélération de quatre grammes sans réduire ses occupants en bouillie. Il lui faudrait donc cinq cents secondes d'accélération à quatre grammes avant qu'elle atteigne une vitesse de onze kilomètres par seconde, vitesse qu'elle devrait conserver pour échapper à l'attraction de la Terre. Lors de la chute vers la Lune, il lui faudrait avoir assez de carburant en réserve pour résister à l'attraction de ce corps céleste, et aussi pour regagner la Terre. L'envoi d'un message serait impossible, car il n'y a pas d'air sur la Lune, dont la température varie de — 250° à + 200. Une erreur de calcul, et l'équipage de l' « omnibus » imaginé par Ley n'aurait plus que des chances infimes de revenir à sa base de départ.

Lucien de Samosate, qui vivait au troisième siècle et qui fut le premier à raconter un voyage dans la Lune, suppose qu'un navire est enlevé par la tempête, dans l'Atlantique, et transporté jusqu'à la Lune. Le trajet prit huit jours. Ce n'était pas si mal calculé, puisque le chiffre considéré aujourd'hui comme le plus probable par ceux qui ignorent l'énergie magnétique (et Ley en fait évidemment partie) est de quatre jours.

Johann Kepler, qui découvrit les lois des orbites planétaires, fit aussi un voyage imaginaire dans la Lune, mais le sien n'était pas aussi plausible que celui de Ley.

Le voyage de Ley commence au sommet d'une montagne, près de l'équateur. Sa fusée disparaîtra à nos regards en moins d'une minute. Elle suivra d'abord une route verticale, puis obliquera vers l'Est afin de profiter du mouvement de rotation de la Terre, et enfin se dirigera vers un point où la Lune se trouvera quatre jours plus tard. Elle sortira de l'atmosphère terrestre trois minutes après son départ, et les moteurs fonctionneront pendant huit minutes.

Quand la terrible accélération aura cessé et que le « Brennschluss » aura été actionné, le pilote aura certainement du mal à reprendre sa respiration, car la pesanteur descendra de quatre grammes à un gramme puis à zéro. Autour de lui, tout sera devenu sans poids. L'eau prendra la forme de boules flottant dans l'espace. Il pourra manger, car les fonctions physiologiques ne dépendent pas de la pesanteur : on peut boire la tête en bas. Mais tous les objets, et les membres de l'équipage eux-mêmes, devront être attachés jusqu'à ce que la fusée se retourne et, quatre jours après le départ, tombe vers la Lune en chute retardée.

Les cratères que le pilote trouvera sur la Lune ne sont pas des volcans éteints, mais les traces d'énormes blocs de rochers tombés du ciel qui ont laissé d'immenses dépressions circulaires, dont certaines ont un diamètre de deux cent cinquante kilomètres. Simon Newcomb a décrit la Lune comme un monde qui ne connaît pas de variations météorologiques et sur lequel il ne se passe rien. Ce doit être pour cette raison que les hommes ont une telle démangeaison d'y aller : la Lune serait le sanatorium du système solaire.

Mais quatre jours, c'est bien long pour une si faible distance. Il y a des années, Fritz Lang réalisa en Allemagne un film ayant pour titre *La Femme dans la Lune* : la fusée avait le temps de faire le voyage aller et retour pendant les deux heures que durait la projection. George Pal a tourné *Destination la Lune* à Hollywood en 1950, et il a réduit la durée du voyage à quatre-vingt-dix minutes. Presque tous les planétariums peuvent vous permettre d'aller dans la Lune et d'en revenir dans des conditions réellement confortables : avec la suppression de l'élément « sex-appeal » jugé indispensable dans les films, le trajet est effectué en quarante-cinq minutes. Le docteur Dinsmore Alter, directeur de l'Observatoire de Griffith Park, à Los Angeles, a ainsi emmené plus de cent mille personnes depuis 1935.

Mais, allant plus loin, les spécialistes de l'énergie magnétique affirment que la possession du secret de la propulsion par le magnétisme permettrait de se rendre de la Lune à la Terre en deux secondes à bord d'une soucoupe volante. Et voilà nos « réalistes », qui n'admettent que la fusée, bons à mettre dans un même sac avec le fouet de postillon !

Les illustrations du livre d'Immanuel Velikovsky, *Mondes en Guerre*, montraient des boules de feu frappant des hommes primitifs aux bouches immenses, qui n'avaient d'autre arme qu'un épieu. Elles n'étaient pas aussi saisissantes que les illustrations — certifiées exactes par les astronomes — dont Bonestell a agrémenté *La Conquête de l'Espace*, mais le résultat atteint dans les deux cas semble être d'avoir ramené la question au temps où les articles de Camille Flammarion faisaient les beaux jours de l'*American Weekly*, de Hearst.

Waldemar Kaempffert, chef de la rubrique scientifique du *New-York Times*, auteur d'un ouvrage, *Science d'Aujourd'hui et de Demain*, et d'une histoire de l'astronomie, est d'avis que, s'il n'avait pas fallu tant d'années à Velikovsky pour compiler ses centaines de citations et de notes, « un lecteur doué de sens critique pourrait se demander si ce déballage d'érudition n'est pas une mystification soigneusement montée pour ridiculiser les savants et les historiens ».

Il est curieux que ni Kaempffert ni aucun autre critique de valeur n'aient noté les singulières similitudes qui existent entre *Mondes en Guerre* et le livre de H.-S. Bellamy, *Astres, Mythes et Hommes*, édité en 1938 — l'année qui précéda le débarquement de Vélikovsky en

Amérique après une extraordinaire odyssée qui l'avait mené de Russie à Montpellier, à Edimbourg, à Berlin (où il étudia la médecine), en Palestine (où il l'exerça), à Zurich, à Vienne, et enfin le conduisit à s'enterrer vivant dans la bibliothèque de l'Université Columbia pour en ressortir dix ans plus tard, non seulement avec *Mondes en Guerre*, mais aussi avec *Le Chaos des Siècles* et *L'Orbite*, œuvres stupéfiantes d'érudition, même s'il s'y mêle bien d'autres éléments.

Comment se fait-il que toute la corporation des critiques ait négligé le lien qui existe entre l'œuvre de Bellamy et celle de Velikovsky au point de vue cosmologique ? Tous deux expliquent par des perturbations cosmiques les catastrophes et les miracles rapportés dans la Bible. La différence est que Bellamy s'enthousiasme pour le rôle de la Lune et Velikovsky pour celui de Vénus.

Bellamy s'attache moins à décrire les conflits planétaires qu'à populariser la *Théorie de la Glace Cosmique* de Hans Hoerbiger. Les événements avaient fait oublier cet ouvrage, publié pour la première fois à la veille de la Grande Guerre et revenu à la surface en 1925, quand recommencèrent les polémiques entre partisans et adversaires de la théorie glaciaire.

Hoerbiger considère la Lune comme un astre composé de minerais métalliques et recouvert de glace. Selon lui, elle vient des profondeurs de l'espace et a été faite prisonnière par la Terre il y a seulement quelques milliers d'années.

Bellamy a, sur la naissance de notre système solaire, une théorie bien commode, où nous voyons des planètes capturées par d'autres, après quoi une explosion provoque l'apparition de la vie. Il nous montre l'hydrogène, l'oxygène, l'eau, la vapeur et la glace accomplissant une valse aérienne pendant des millions d'années, et il représente par un schéma impressionnant un des phénomènes qu'il décrit.

De la capture de la planète Lune par la Terre, Bellamy nous donne une description si détaillée qu'il semble y avoir assisté dans un fauteuil d'orchestre. Il écrit comme s'il s'était trouvé présent au moment où se déroulait le phénomène, au lieu d'en être séparé par une distance de trois cent cinquante mille kilomètres et par une période de dix mille à quinze mille ans. La Lune, semble-t-il, avait plusieurs fois échappé au piège avant de se laisser prendre. Cela tenait au fait qu'elle était plus lente que la Terre. Un jour, elle commença à se mouvoir plus rapidement que cette dernière et, décrivant une ellipse autour d'elle, fut incapable de résister à l'attraction plus puissante de la Terre. Prise, pour ainsi dire, dans les tentacules terrestres, elle cessa d'être une planète indépendante pour devenir notre satellite.

Avant sa capture, la Lune était plus brillante que Vénus et (pour les observateurs terrestres, naturellement) elle paraissait augmenter constamment de volume, jusqu'à atteindre seize fois sa taille normale. Un

choc brutal, nous dit Bellamy, fit tomber à genoux les foules tremblantes qui se jetèrent à plat ventre dans la poussière, une voix tonnante, grondante, fracassante, hurlante, tomba du ciel et monta des entrailles de la Terre. Les maisons s'effondrèrent, les arbres se fendirent sur toute leur longueur, les montagnes titubèrent, la Terre s'ouvrit et des gerbes de feu en jaillirent, des nuages de poussière s'abattirent sur les survivants. Puis, du nord et du sud, des vagues hautes comme des montagnes balayèrent les continents, noyant tous les hommes, sauf quelques rares exceptions.

Voilà comment Bellamy décrit la capture de la Lune. (Velikovsky créa à peu près la même mise en scène pour le passage de la queue de Vénus à proximité de la Terre.) Un bien petit astre, cette Lune, à côté de la Terre. Mais elle a tout de même forcé la grande Terre à se déformer, à se renfler à l'équateur, à s'aplatir aux pôles, qui sont devenus stériles et couverts de glace alors qu'ils jouissaient auparavant d'un climat tempéré.

Chose curieuse : tel écrivain, voulant prouver que les pôles connaissaient une température douce avant le cataclysme qui y détruisit la vie, cite des exemples de monstres préhistoriques trouvés enfouis dans le sol avec des touffes d'herbe entre les dents ; mais d'autres se servent des mêmes squelettes pour démontrer que des bouleversements géologiques ont chassé ces monstres des pays équatoriaux et les ont forcés à se réfugier dans les régions arctiques.

Sans illustrations mélodramatiques, Velikovsky a longtemps travaillé à prouver que des événements tels que le passage de la Mer Rouge, le déluge qui submergea toutes choses, sauf Noé et son arche, l'arrêt du Soleil par Josué et tant d'autres faits contenus dans l'Ancien Testament correspondaient à des phénomènes qui se sont produits en de nombreux endroits de la Terre. L'Exode biblique, ce sont les souffrances de l'homme causées par la queue gazeuse de Vénus, qui était alors une comète. Son frôlement provoqua une déformation de la Terre : les eaux submergèrent certaines parcelles de continents tandis que des montagnes surgissaient ailleurs, pendant que des météorites, des roches enflammées et des vapeurs brûlantes s'abattaient sur le sol. (Cela ne ressemble-t-il pas beaucoup à la description que Bellamy fait des catastrophes dues à la Lune ?)

Comme beaucoup d'autres qui s'efforcent de donner à la mosaïque des phénomènes une apparence de cohérence, Velikovsky a tenté de découvrir un nombre qui lui permît d'introduire un peu d'ordre dans ce chaos. Il aboutit au chiffre cinquante-deux. Quarante ans de marche dans le désert, plus douze ans entre le passage du Jourdain et la bataille de Jéricho, cela faisait cinquante-deux ans entre le passage de la Mer Rouge et l'arrêt du Soleil par Josué. Velikovsky trouva égale-

Page 31 sur 10

ment dans l'histoire du vieux Mexique deux catastrophes qui étaient séparées par une période de cinquante-deux années.

Quand la planète Vénus frôla la Terre et poursuivit son chemin sans la détruire, on cria au miracle. Quand Moïse commanda à son peuple de sanctifier la cinquantième année, il s'agissait en réalité de commémorer une période de cinquante-deux ans. Les patientes recherches de Vélikovsky firent apparaître Lucifer, non comme un ange déchu, mais comme une étoile tombée du ciel. Il souligne que le nom arabe de la planète Vénus est « Al-Uzza », ce qui fait soupçonner que Vénus était une comète avant de devenir une planète. Les premiers philosophes grecs confirment cette hypothèse : « comète » vient du mot grec qui signifie « cheveu », parce que la queue de la comète ressemble à une chevelure rejetée en arrière par le vent de sa course.

La pression de la queue d'une comète pourrait en effet avoir une influence sur la Terre au passage et faire croire que le Soleil s'est arrêté. Un pluie de météorites suivrait très probablement ce frôlement, corroborant les théories des spécialistes de l'énergie magnétique, qui soulignent que les météores sont constitués de métaux qui en font, en réalité, des aimants géants.

Vélikovsky a même émis l'hypothèse que les batailles décrites par Homère dans l'*Iliade* se rapportaient en fait à Vénus et à Mars. Depuis ce conflit, Mars et la Terre se rapprochent amicalement tous les quinze ans. La Terre tourne sur elle-même en vingt-trois heures, cinquante-six minutes et quatre secondes. Mars accomplit sa révolution en vingt-quatre heures, trente-sept minutes et vingt-sept secondes. Les mouvements de ces deux astres sont donc pratiquement synchronisés. Cela suffirait à expliquer pourquoi l'on soupçonne que les engins mystérieux que tant de gens affirment avoir vus sont pilotés par des voisins curieux qui s'intéressent à notre planète tout autant que nous à la leur.

Le premier ouvrage de Vélikovsky donna le coup de grâce à la théorie évolutionniste de Darwin, qui se mourait d'ailleurs peu à peu, et modifia les lois de Newton sur la gravitation, que les électromagnéticiens avaient déjà modifiées avant que Vélikovsky ou Einstein s'en occupassent.

Arrivés à ce point, Vélikovsky et Bellamy prennent des routes divergentes : le premier admet des changements dans les positions relatives des planètes, mais ne prévoit pas leur destruction, tandis que Bellamy fait disparaître toutes les planètes du système solaire dans une explosion analogue à celle qui, d'après lui, leur a donné naissance. Pour le reste, quantité d'idées leur sont communes. Et tous les deux confirment l'hypothèse des savants pour qui les planètes de notre système solaire ne sont rien d'autre que de gigantesques aimants. Les spécialistes du magnétisme représentent la Terre comme une énorme

dynamo enveloppée de lignes de force magnétiques. Ils en concluent que, si quelqu'un découvrait le secret de la propulsion au moyen de ces lignes de force, il pourrait faire le tour de la planète à la vitesse de la lumière ; et s'il savait vaincre la répulsion Vénus-Terre, par exemple, il pourrait passer d'une planète à l'autre avec autant de facilité que nous descendons d'un escalier roulant pour nous rendre au rayon de lingerie d'un grand magasin.

Dire que Vélikovsky n'a peut-être pas tout à fait tort d'affirmer que tous les astres, du Soleil à la Lune, sont des dynamos électromagnétiques, c'est s'exposer à une rebuffade de Waldemar Kaempffert ou de ses pareils. Pourtant, je n'hésite pas à le dire.

CHAPITRE V

EXCENTRIQUES ET LUNATIQUES

En astronomie, il y a loin du mot « lunaire » au mot « lunatique », mais les deux adjectifs se rencontrent fréquemment côte à côte quand on aborde le sujet des soucoupes volantes. Dans ce domaine, les chercheurs sérieux doivent avant tout se méfier de leurs partisans : ce sont eux qui leur causent les plus grandes difficultés.

On ne saurait évidemment rendre un aimant responsable si, dans la limaille de fer qu'il attire, se trouvent des particules provenant d'une grenade hitlérienne ou des grilles d'une maison de fous. Mais les jurys populaires ont un faible pour ces détails qui n'ont aucun rapport avec le fond de l'affaire, et les avertissements du juge n'y font rien.

Certains partisans des soucoupes volantes ont failli me faire tomber à la renverse, moi, un homme aussi bien établi sur mes pieds que le rocher de Gibraltar ! Il serait peut-être plus sage de les enfermer dans un placard, mais des sceptiques les découvriraient et tireraient argument de cette suppression de témoins pour tenter de démolir tout mon dossier.

Un de ces hurluberlus est allé jusqu'à m'envoyer des photographies de Dieu, à l'appui de sa lettre ! Selon sa thèse, les soucoupes volantes émanent du Trône de Dieu, « nébuleuse spirituelle située à une altitude de quarante-neuf trillions de milles ». Ses photographies avaient été prises grâce à un télescope de deux mètres cinquante de diamètre avec une durée d'exposition de quatre heures quarante-sept minutes.

Comme Immanuel Vélikovsky, il appelait à la rescousse Ezéchiel, Elie, Zacharie et autres prophètes de l'Ancien Testament pour confirmer ses dires. Les anges dont parlaient les prophètes étaient réellement des soucoupes volantes et pouvaient se déplacer à une vitesse beaucoup plus grande que celle de la lumière : six cent mille kilomètres à la seconde, d'après le « cosmographlex » de ce photographe.

Il observait des soucoupes volantes depuis 1922 et, à la date de 1950, en avait aperçu sept en tout. Il avait été en relations épistolaires avec à peu près tout le monde, depuis feu Robert Riley jusqu'au docteur Walter S. Adam, de l'observatoire du Mont Wilson. Tous semblaient reconnaître qu'il avait photographié Dieu, et même le « Siècle du Progrès », exposition organisée à Chicago en 1934, avait fait une place aux révélations des appareils de ce quidam.

Les soucoupes volantes, affirmait notre homme, ne sont pas montées par des habitants d'autres planètes venus tourner autour de la Terre. Ce sont des chariots de feu que les anges emploient pour voyager dans l'espace quand ils sont envoyés en mission par le Tout-Puissant. La première mention qu'on en possède se trouve dans *Zacharie*, chapitre 5, versets 1 et 2, ce qui nous reporte à 519 avant J.-C. Leurs dimensions sont indiquées : « Vingt coudées de long et dix coudées de large. »

Et, de peur de jeter la confusion dans l'esprit de ceux qui s'imaginent les soucoupes rondes ou ovales et ayant un diamètre plutôt qu'une longueur et une largeur, le photographe du ciel ajoute : « Inutile d'être un Einstine (*sic*) pour se représenter cela. »

Je suppose qu'il voulait parler du savant qui orthographie habituellement son nom Einstein.

Ouvrant *Ezéchiel* au chapitre I^er^, versets 8 et 26, l'érudit du Wyoming décrit en détail les soucoupes volantes. Elles sont constituées par une roue entourée d'autres roues. Leurs ailes sont si hautes qu'elles inspirent la terreur. (Notre homme en conclut qu'elles sont plus puissantes que le radar.) De la Terre, elles montent jusqu'au Trône du Tout-Puissant. Et comme l'Esprit de Dieu les habite, il est recommandé à tous, et spécialement aux pilotes militaires américains, de ne jamais tenter d'abattre une soucoupe volante sous peine d'être instantanément carbonisés, comme le fut le capitaine Mantell.

Il est facile de ne pas prendre trop au sérieux cet exégète et ses découvertes cosmographiques, mais que dire des dévots de saint Joseph de Copertino, qui avait le don de lévitation ? Il l'avait à un tel point que ses supérieurs lui ordonnèrent de ne plus y recourir. Un jour, il vit un homme tomber d'un toit. Grâce à son pouvoir miraculeux, il l'arrêta en pleine chute. Puis, se rappelant son vœu d'obéissance, il sollicita la permission d'un de ses supérieurs avant de laisser agir les lois de la pesanteur. Néanmoins, il fit en sorte que l'homme retombât doucement sur le sol.

Passons maintenant aux chercheurs de la Planète Perdue. Depuis la découverte de Cérès, qui date de 1801, certains explorateurs du ciel tentent de reconstituer une planète qui, d'après eux, aurait explosé entre la Terre et le Soleil. On a compté plus de mille deux cents astéroïdes analogues à Cérès, et on croit qu'il en existe cinquante mille.

Hermès, le plus petit, mesure un kilomètre et demi de diamètre ; Vesta, trois cent soixante-dix kilomètres.

Si l'on admet que ces astéroïdes sont des fragments d'une planète semblable à la Terre, ce ne sont ni des globes de feu ni des boules de glace. Ils ont la température voulue pour être utilisés comme relais par les vaisseaux interplanétaires. Les plus petits pourraient même être attirés dans notre orbite et devenir, le long de la route suivie par les astéroïdes, des « gares de l'espace ».

L'exemple de l'astéroïde de l'Arizona, qui aurait pu détruire tout Manhattan, s'il était tombé au milieu de la ville au lieu d'aller choir dans le désert, ne semble pas refroidir les tenants de la Planète Perdue. Comme tous les météorites, celui-là était constitué de métaux magnétiques. Mais en pénétrant dans l'atmosphère terrestre à plus de onze kilomètres à la seconde, il s'échauffa à un tel point, par suite de la résistance de l'air, qu'il devint incandescent. Voilà ce qui arrive quand un météore sort de sa route !

Moins loin de nous, dans l'espace et dans le temps, que l'exégète du Wyoming, que saint Joseph de Copertino ou les chevaliers de la Planète Perdue, voyons ce que disent les « Physiciens de l'Inconnu ». Entre 1945 et 1950, leur association a publié des bulletins à peu près aussi souvent qu'on signalait des apparitions de soucoupes volantes, c'est-à-dire, pendant un certain temps, presque chaque jour. Dirigée par N. Meade Layne et Max Freedom Long, elle a une section à San Diego et une autre à Los Angeles. Elle s'intéresse à des problèmes que la science orthodoxe ou officielle ne peut pas ou ne veut pas étudier, entre autres celui des « races souterraines » et celui de l'origine et de la nature des « vaisseaux éthériens et autres engins inconnus qui visitent actuellement notre planète ».

Peut-être serait-il bon, pour vacciner le lecteur, de préciser par un exemple ce qu'on entend par « science de l'inconnu ».

Le problème des races souterraines a été soulevé par Paxson C. Hayes qui, selon le « Who's Who » découvrit des restes momifiés datant d'une antique civilisation mongoloïde et une ville disparue, près de Sonora (Mexique). Hayes dirigea autrefois les destinées politiques du général en retraite Herbert C. Holdridge et de moi-même, à l'époque où nous étions candidats aux postes de gouverneur et de sous-gouverneur de Californie. Candidats toujours blackboulés, d'ailleurs.

Hayes, dont les convictions sont toujours solidement assises, croit que les momies déterrées par lui vivaient dans d'immenses cavernes situées à trois mille mètres de profondeur, et cela vingt-trois mille ans avant J.-C. A la différence des occupants de nos soucoupes volantes, c'étaient des hommes de haute taille, mesurant au moins deux mètres dix. Leurs restes furent retrouvés bien au-dessous des couches géologiques correspondant aux diverses civilisations qui se sont succédées depuis lors.

Combien de civilisations gisent ensevelies entre le sol arabe — cette pellicule dont on évalue l'épaisseur à deux mètres — et le centre de la Terre qui se trouve à six mille cinq cents kilomètres de profondeur ? Hayes l'ignore, mais il affirme que cinq au moins ont disparu.

Selon lui, la Terre est un globe de feu projeté par le Soleil il y a des millions d'années. Elle prit sa place dans le système des planètes et continua à bombarder le Soleil de ses rayons radioactifs tandis que le Soleil la mitraillait des siens. Cela dura jusqu'à ce que des vapeurs de plomb se formassent entre les deux astres.

La Terre commença à se refroidir. Pas d'un seul coup, naturellement. Pendant longtemps, il y eut plutôt des alternances de chaud et de froid. Le centre de la Terre restait un noyau de feu. Les contractions et dilatations de l'écorce terrestre indiquaient l'existence d'une pression interne à laquelle il fallait un exutoire. Les pôles craquèrent et de vastes cavernes bien chaudes se formèrent. Les hommes allèrent s'y installer.

Hayes suppose que les explosions atomiques ont excité la curiosité de ces habitants du monde souterrain, qu'ils sont sortis de leurs cavernes polaires et qu'ils font le tour de la Terre à bord de soucoupes volantes dirigées magnétiquement, afin de savoir qui sont leurs voisins du dessus. Cela expliquerait, selon lui, les apparitions de soucoupes signalées par la marine chilienne au printemps de 1950.

Hayes ne partage pas l'opinion d'autres savants hétérodoxes, pour qui les soucoupes viennent de l'espace. Les astéroïdes les feraient voltiger comme des balles de ping-pong. Non, elles viennent des profondeurs du sol.

Son scepticisme ayant été ainsi sapé, le lecteur se laissera peut-être plus facilement prendre aux théories d'autres savants hétérodoxes dont un grand nombre — bien que jouissant par ailleurs de toute leur raison, — prennent avec la science officielle des libertés encore plus grandes que ne le fait Paxson Hayes.

Pour expliquer la petite taille des êtres trouvés dans les soucoupes volantes, les « Physiciens de l'Inconnu » proposent une solution, et même deux. La première est que les Ethériens « rétrécissent » littéralement quand leur appareil pénètre trop rapidement dans notre atmosphère. La seconde est qu'ils ont préféré se matérialiser sous une petite taille « simplement parce que cela leur était plus commode pour voyager à bord de leurs engins ».

Mais que viennent-ils faire ici ? Leur intention serait, paraît-il, d'empêcher la destruction de l'Univers par la bombe à hydrogène, éventualité qui serait aussi catastrophique pour eux que pour nous.

« Malheureusement », ajoute un des membres de l'Association, « tout le monde ne trouvera pas l'explication facilement compréhensible ».

Quelle explication ? Eh bien, celle de Meade Laynes, par exemple. Sa brochure polycopiée, publiée en 1950, a pour titre : « Les Disques Volants : le Mystère du Vaisseau Ethérien et sa Solution. » Bien que Meade Laynes ait signé l'ouvrage, plusieurs autres membres de l'Association y ont contribué, notamment Millen Cooke, John A. Hilliard et Edward S. Schultz.

Aucun d'eux ne doute de la présence de soucoupes volantes dans notre atmosphère, et tous jugent possible que certaines se soient posées sur la Terre avec leur équipage de petits êtres. Comme l'Association ouvre ses portes aux métaphysiciens, aux théosophes, aux médiums et aux occultistes, il est assez difficile de ramener ses théories touffues aux dimensions d'un volume aussi petit que celui-ci. Ses membres échangent des informations depuis des années, et elle possède toute une bibliothèque d'ouvrages traitant d'une infinité de sujets, depuis « Le Problème de la Propulsion des Disques », par Hilliard, jusqu'au « Mystère des Vaisseaux Ethériens », par Laynes.

« Les révélations fondamentales concernant l'origine des vaisseaux de l'éther nous sont venues de l'Au-Delà », déclare un de ses bulletins. « Elles ont été faites durant l'automne de 1946 par le médium Mark Probert, au cours d'une séance de spiritisme qui a eu lieu dans la ville de San Diego. »

Les « Physiciens de l'Inconnu » sont en désaccord avec l'Armée de l'Air, qui a annoncé officiellement après Noël 1949 qu'il n'existait aucun fait authentique permettant de croire à la réalité des soucoupes volantes. Ils affirment que les soucoupes existent bien, et ils estiment nécessaire de renseigner tout au moins leur public afin de réduire le danger de panique le jour où les faits seront officiellement reconnus.

Ils ne croient pas que les soucoupes viennent d'un pays étranger et hostile, ni même d'une autre planète.

Pour eux, elles viennent d'un lieu appelé Etheria, un des sept plans qui divisent l'espace entre la Terre et la planète la plus proche de nous, et il est possible qu'elles se meuvent le long des méridiens magnétiques, du nord au sud et du sud au nord. Diverses explications sont fournies sur l'apparition et la disparition brusquées de ces appareils, et sur les rayonnements colorés qu'ils émettent et que l'on confond souvent avec des traînées de vapeur. On admet également que les soucoupes proviennent d'une sorte de porte-avions géant, long de plus de quinze kilomètres et volant à une vitesse vertigineuse autour de la Terre, à huit cents kilomètres d'altitude. Cette théorie semble empruntée à « Oahspe », ouvrage qui présente les Ethériens comme les ancêtres des races chinoise et aryenne, et leur attribue la création de la langue sanscrite.

Selon les « Physiciens de l'Inconnu », les quatre cinquièmes du monde réel sont situés en dehors de notre champ normal de vision. Ainsi, on ne peut observer les soucoupes volantes que si elles ralentissent, tout comme on ne peut compter les pales d'une hélice d'avion que si leur vitesse angulaire tend vers zéro.

Ils admettent que plusieurs « vaisseaux éthériens » sont tombés sur la Terre et ont été examinés en grand secret. « Les disques qu'on a retrouvés ne comportent pas de moteur, ni d'hélice, ni aucun mécanisme intérieur, autant que nous avons pu le savoir », dit un de leurs bulletins. « Ils sont faits d'une matière que l'on n'a pas identifiée et qui est plus dure que l'acier. » Et Laynes déclare, dans « Le Mystère des Vaisseaux Ethériens et sa Solution » :

« En dépit d'une censure officieuse, l'opinion est actuellement très répandue qu'un certain nombre de vaisseaux éthériens du type soucoupe ont atterri aux Etats-Unis par suite de quelque accident. Aucun renseignement ne nous permet de croire qu'un ou plusieurs de leurs occupants « nains » aient survécu à cet atterrissage, et nous apprenons que le mode de propulsion et de pilotage de ces appareils pose une énigme très embarrassante aux techniciens qui les ont examinés. On dit qu'ils sont dépourvus de moteurs, d'hélices et de tout ce qui pourrait ressembler à un mécanisme quelconque de propulsion. Cela conduit évidemment à penser qu'ils utilisent l'énergie magnétique. Les qualités de ces appareils, leur vitesse, leur puissance et leur maniabilité extraordinaires surclassent de loin tous les résultats auxquels nos ingénieurs sont parvenus. »

Manifestement, certains membres de l'Association ont été en rapports avec les spécialistes des problèmes du magnétisme et qui examinèrent les soucoupes volantes dont avait parlé le conférencier de Denver, ou, au moins, ils ont eu connaissance de leurs rapports.

John A. Hilliard propose une théorie bien réjouissante sur la façon dont se meuvent les soucoupes volantes. Prenons une barre d'acier et élevons sa température de mille degrés, dit-il. La barre se dilatera de sept cent quarante-trois cent millièmes. Si l'on pouvait répéter cette opération trois millions de fois par seconde et obliger la barre à se déplacer toujours dans la même direction à la façon d'un ver qui se contracte et se détend, elle atteindrait une vitesse de deux mille dix-huit kilomètres à l'heure.

Ce point de départ posé, il se lance dans des spéculations des plus hasardées avant de laisser la parole à Edward Schultz, un de ses confrères, partisan de la théorie de l'univers septennaire. S'appuyant sur « les observations abondantes et irréfutables de milliers de personnes qui affirment avoir vu des disques volants », Schultz estime que les constructeurs de ces engins sont en avance de plusieurs siècles sur nous au point de vue scientifique, que leurs appareils peuvent passer

d'un plan à un autre sans avoir besoin d'air pour se soutenir et qu'ils sont susceptibles d'atteindre des vitesses vertigineuses. De plus, on a des raisons de supposer que ces êtres voyagent de planète en planète et que, si les Terriens les provoquaient inconsidérément, ils pourraient riposter en plongeant le monde dans un abîme de terreur. Schultz, enfin, suppose que dans la région de l'espace d'où proviennent ces soucoupes volantes, la pesanteur est deux fois plus grande que sur la Terre, ce qui confère à leurs occupants une plus grande liberté de mouvement quand ils sont chez nous.

La théorie selon laquelle les soucoupes volantes se déplaceraient sous l'action d'ondes calorifiques provoquant des dilatations et contractions successives dérive d'un exposé fait dans un numéro de la revue *Science News Letter of* 1949, par le docteur J.-D. Cobine, ingénieur de la « General Electric ». Celui-ci déclarait avoir pu engendrer une chaleur assez grande pour fondre le tungstène (dont le point de fusion est de trois mille trois cent soixante-dix degrés centigrades). Le foyer de son chalumeau électronique était constitué par un tube connu sous le nom de magnétron, tube qui émettait des ondes hertziennes d'une fréquence d'un milliard de cycles par seconde. Le jet de flamme avait vingt-deux centimètres de longueur et, bien qu'il fût capable de fondre le tungstène, le jet lui-même était à une température modérée.

De cette découverte à son application à la propulsion des soucoupes volantes, il n'y a qu'un pas. Si l'on admet que l'enveloppe de ces engins peut se comporter comme un ver de terre et que l'intense chaleur extérieure ne carbonisera pas les passagers qui se trouvent à l'intérieur, l'idée n'est pas trop extravagante, même pour ceux qui ne s'aventurent pas jusqu'aux frontières de la science.

Malheureusement, ces hétérodoxes restent rarement dans un juste milieu. Ils passent de la science à la fantaisie pure. Ils supposent que, à la suite d'un cataclysme, les survivants d'une très ancienne civilisation ont émigré vers d'autres îles de l'espace. Les Ethériens habiteraient des régions situées au voisinage de plusieurs planètes, et ceux qui ont été vus sur la Terre, dans les soucoupes volantes, viendraient des environs de Vénus, de Mars, et peut-être même de Saturne. Leur science serait en avance de plusieurs centaines d'années sur la nôtre. Ils ont dû déceler des perturbations sur la Terre, par exemple les explosions de nos terrains d'essais atomiques du Nouveau-Mexique, celles des bombes atomiques lancées sur le Japon, les expériences de Bikini, et à cause de ces faits leur curiosité s'est éveillée. S'ils sont poursuivis pendant trop longtemps ou attaqués, ces Ethériens ont le pouvoir de désintégrer tout objet sorti de la main de l'homme : la bombe à hydrogène elle-même ne leur ferait pas peur.

Au siècle de la spécialisation, le domaine pseudo-scientifique qu'explorent les « Physiciens de l'Inconnu » est trop mal délimité pour qu'on n'ait pas de peine à les prendre au sérieux. Eux-mêmes n'ont pas absorbé sans difficulté certains des écrits dogmatiques de ceux qui s'aventurent encore plus loin qu'eux.

Pour peu qu'on leur accorde la possibilité de faire passer H^2O de l'état solide à l'état liquide, puis à l'état gazeux (c'est-à-dire de transformer la glace en eau, puis en vapeur), ils foncent en avant avec la rapidité d'une soucoupe volante et affirment que les petits êtres de l'éther peuvent tout aussi bien transformer une idée en objet matériel, créer un engin interp'anétaire à partir d'une simple pensée Cela leur serait encore plus facile qu'à un menuisier de « matérialiser » une table à partir de la pensée d'une table en reproduisant instantanément avec le bois qui est à portée de ses mains l'image qu'il a dans son esprit. Cet engin interplanétaire serait visible dès qu'il pénétrerait dans les trois derniers plans qui constituent notre champ de perception — ou tout au moins le champ de perception des occultistes, médiums, initiés, extra-lucides, etc...

Comme les hétérodoxes ne cessent d'avertir les journalistes que leur devoir est de ne pas tourner ces phénomènes en ridicule, car ce qui ne s'est jamais produit peut toujours se produire, je me garderai bien de le faire : je ne tiens pas à m'exposer à une avalanche de reproches.

Pour démontrer combien on a tort de croire qu'un tonneau peut être plein de pommes, les sages hindous logent un boisseau de riz entre les pommes, puis un sac de farine entre les grains de riz. Leur but est de prouver que rien n'est vide et que rien n'est plein. Les hétérodoxes recourent au même procédé pour remplir l'espace vide qui existe entre la Terre et leur Ethéria. Dès qu'on admet qu'il est possible, par concentration mentale, de voir flotter des particules dans l'air, ils emplissent l'espace avec n'importe quoi : riz, pommes, petits êtres en soucoupes volantes qui apparaissent et disparaissent selon la fréquence de l'énergie intermittente qui leur est appliquée. Car c'est là le secret de la propulsion de ces engins : alternance de matérialisations et de dématérialisations (en abrégé *mat* et *démat*).

On comprendra mieux ce que les hétérodoxes entendent par leur *mat* et *démat* en observant le fonctionnement d'un journal électrique (ou flash-cast) dans *Times Square*, à New-York. Les nouvelles se matérialisent grâce à une série de petits points et de tirets. Des lampes s'allument et s'éteignent dans un ordre donné. Le résultat total est un flux dans une certaine direction. On peut concevoir qu'une énergie alternative du même genre serve à propulser des vaisseaux aériens.

Un autre argument est encore invoqué : les couleurs du spectre. Les hétérodoxes sont persuadés qu'il existe des couleurs bien au delà des limites jusqu'ici admises par les physiciens. Puisque les découvertes de Bunsen et de Kirchoff ont notablement élargi le spectre, ils estiment

qu'il serait peu scientifique d'en fermer définitivement les deux extrémités et de dire : « Jusqu'ici, mais pas plus loin ! » Ils affirment qu'il existe des couleurs que nous ne pouvons voir, des sons que nous ne pouvons entendre et des corps solides que nous ne pouvons toucher.

Puisque chacun sait maintenant que toutes les couleurs ont leur longueur d'onde particulière — depuis le rouge, avec 0.0007594 cm., jusqu'au violet, avec 0.0003968 cm. — comment pourrions-nous écarter sans l'entendre le témoignage de ceux qui, s'aventurant au delà des frontières de la science actuelle, affirment qu'ils possèdent des longueurs d'ondes supplémentaires et peuvent même voir les soucoupes volantes avant le reste de leurs semblables ? N'y a-t-il pas des animaux qui ne perçoivent pas les couleurs que nous distinguons ? D'autres animaux qui entendent des sons que nous n'entendons pas ? Au delà du supersonique, il y a l'ultrasonique. Et au delà de l'ultrasonique ?

« La situation que crée l'existence des vaisseaux éthériens est loin d'être rassurante », concluent nos pionniers. « Dans l'état actuel des choses, nous avons deux perspectives aussi probables l'une que l'autre : ou bien nous allons à la catastrophe universelle, ou bien nous sortirons en quelques années de notre condition misérable pour entrer dans un âge d'or où régneront la science, la raison et la morale. »

CHAPITRE VI

SOUCOUPES ET MYSTIFICATIONS

Au dernier rang de ceux qui portent intérêt aux mystères de l'espace — et par conséquent indignes même de la pitié des censeurs de l'Armée de l'Air — se trouve la confrérie machiavélique et clandestine des mystificateurs. Les naïfs et les déséquilibrés peuvent en principe être guéris de leurs hallucinations ; on peut leur éviter le danger de participer à toute forme d'hystérie collective. Mais les mystificateurs sont des cas désespérés.

Comment ces messieurs enfermés entre les cinq murs du Pentagone peuvent-ils distinguer les mystifications des faits d'une actualité brûlante ? Nous avons au moins un exemple d'une flagrante erreur de leur part. Tombés sur un de ces faits, ils l'ont pris pour une mystification — et n'ont pas fini d'en entendre parler !

Dans le jargon militaire, une bombe qui n'explose pas s'appelle un « dud » (faux) ; autrement dit, une mystification. Mais l'Armée de l'Air cesse-t-elle pour autant d'accorder tout crédit aux bombes en général ? Il y a eu certes bien des mystifications au sujet des soucoupes volantes ; mais de même que les « duds » n'empêchent pas les gens de croire au pouvoir destructeur des bombes, de même ces mystifications ne devraient pas inciter à nier l'existence des soucoupes volantes.

Un sujet aussi passionnant que celui des soucoupes volantes ne manque pas de faire travailler l'imagination ; certaines personnes douées d'une imagination particulièrement féconde ont réussi de temps en temps à bâtir des récits qui paraissaient parfaitement véridiques ; mais comme ils ne reposaient que sur de la fiction, ces récits-là, invariablement, n'ont pas résisté à l'épreuve du temps.

Il est généralement admis qu'une mystification dévoilée équivaut à une faillite. Mais rien n'est plus contraire à la réalité. Le *New-York Sun* n'a pas été acculé à la ruine lorsque la mystification de Locke eut été

dévoilée, pas plus que le Columbia Broadcasting System à la suite de la fameuse adaptation radiophonique de *La Guerre des Mondes* de Wells, faite avec beaucoup de réalisme par Orson Welles.

En règle générale cependant, personne ne désire participer à ce genre de supercheries littéraires ni en être dupe. Aussi, pour qu'une mystification puisse être tentée avec quelque chance de succès, il faut qu'elle repose sur un solide fondement de données véridiques et dont tout le monde a entendu parler.

C'est pour cette raison justement que la célèbre mystification de Richard Adams Locke, publiée dans le *New-York Sun* en 1835, a été une aussi grande réussite. Ses articles, qui traitaient de l'existence d'êtres humains sur la Lune, étaient non seulement bien écrits mais basés sur les meilleures données astronomiques de cette époque. Leur auteur avait d'autre part prétendu qu'il reprenait simplement une série d'articles publiés dans le *Edinburgh Journal*, rendant compte des découvertes de sir John Herschel, un astronome anglais qui travaillait alors au Cap de Bonne-Espérance, en Afrique du Sud. C'était le fils de sir William Herschel, l'homme qui avait, en 1787, découvert Titania et Obéron, les deux derniers satellites de la planète Uranus.

Le télescope qui, d'après Locke, avait permis de déceler la vie humaine sur la Lune était un engin de sept mètres vingt d'ouverture. Etant donné que le plus grand télescope connu, celui de l'observatoire de Palomar, près de San Diego, n'a que cinq mètres, on voit que l'imagination de Locke était en avance même sur les temps modernes.

Son premier article a paru le 25 août 1835. Au fil des articles suivants, il a fait apparaître sur la surface de la Lune de l'herbe, des arbres, des animaux et enfin des êtres humains, mâles et femelles évidemment. Pendant la publication des « révélations » de Locke, le journal a porté son tirage jusqu'à dix-neuf mille exemplaires, prenant la tête de tous les journaux anglo-saxons de cette époque.

Par la suite, deux professeurs de Yale ont démontré que tout cela n'était que fiction. Mais le *New-York Sun* s'en est tiré sans le moindre dommage. Il a continué au contraire à se développer et n'a disparu qu'en 1950, à l'âge respectable de cent dix-sept ans, ce qui tend à appuyer la théorie selon laquelle la manière dont une réputation est acquise (« si vous l'avez lu dans le *Sun*, *c'est que c'est vrai* ») n'a aucune importance. Comme tous les anciens rédacteurs de *Sun*, je possède des exemplaires des premiers numéros du journal, datant de 1833 ; mais il n'en est resté aucun de cette période de grande notoriété où le journal publiait les articles de Locke.

A la fin de la guerre civile américaine il y a eu une nouvelle floraison de récits étranges relatifs au ciel. La plupart d'entre eux, comme le *Voyage de la Terre à la Lune* et *Autour de la Lune* de Jules Verne, ou le *Voyage à Vénus*, d'Achille Eyraud, étaient franchement des ouvrages de fiction à caractère scientifique. Mais Willy Ley a publié sous le titre *Fusées* un ouvrage se rapprochant du genre de Locke et qui avait précédemment paru en allemand, en quatre volumes, sous le titre *Derrière le Zodiaque*. L'auteur allemand, Percy Greg, prétendait qu'il s'agissait d'une traduction, mais Ley déclare n'avoir jamais pu trouver l'original, et présume, en conséquence, que la « traduction » allemande n'est autre que l'original, de même que les articles de Locke avaient été présentés comme la traduction d'articles parus dans un journal d'Edimburg.

Sans doute les ouvrages astronomiques des anciens temps ont-ils une désastreuse tendance à négliger l'objectivité dans l'interprétation de certaines observations. Il en résulte que les savants d'autrefois ont fait en général de la corde raide et souvent se sont laissé prendre eux-mêmes au piège d'involontaires mystifications dont ils étaient les auteurs. Par exemple, Franz von Paula Gruithuisen avait commencé par découvrir une ville fortifiée sur la Lune ; puis il avait découvert une Lune satellite de Vénus, après quoi il avait repéré des signes de vie sur Vénus même. Et il avait fini par voir, dans une période particulièrement brillante de Vénus, l'écho lumineux parvenu jusqu'à nous d'un magnifique festival donné à l'occasion du couronnement d'un nouvel empereur de la planète. On avait fini par établir que la ville fortifiée n'était qu'un groupe de volcans éteints ; que la Lune de Vénus était simplement une lointaine étoile ; et que le couronnement du nouvel empereur de Vénus n'était qu'une sorte de comédie-bouffe due à la fertile imagination de l'astronome.

Que les arts, les sciences et les professions libérales d'aujourd'hui soient à l'abri de toute mystification, je serai le dernier à l'affirmer. Alors que j'étais en train de travailler au présent ouvrage, au printemps de 1950, mon ami Jack Paar m'a téléphoné, le 29 mars à huit heures du soir, pour m'avertir que l'émetteur de télévision KTTV, appartenant au réseau du Columbia Broadcasting System sur la côte ouest, avait annoncé un important essaim de soucoupes volantes qui allait passer dans une heure.

A l'heure dite, Roy Maypole, directeur de l'émetteur en question, a présenté des photographies d'un appareil ayant la forme d'une soucoupe et qui pouvait, paraît-il, être manœuvré avec autant d'aisance et de précision qu'un poney de polo. Propulsé par des turbines à réaction, il pouvait, disait-on, et planer sur place et atteindre une vitesse de l'ordre de neuf cents kilomètres-heure. Maypole supposait que les fameux disques volants n'étaient autres que des appareils de ce type et que leurs équipages appartenaient à la Marine américaine (arme qui cependant ne recherche pas particulièrement les hommes de cinquante-sept centimètres à un mètre de taille !).

Jack Paar m'a rappelé dès la fin de l'émission pour m'en rendre

compte. Et j'ai été en mesure de le calmer en lui disant que l'appareil présenté rappelait étrangement celui de Chance Vought, dont les plans initiaux avaient été établis par l'Allemand Charles Zimmermans, en 1933, et qui avait été essayé en 1942 sous le matricule V-173. Lorsque la Marine avait annoncé, autrefois, qu'elle possédait cet appareil, son porte-parole avait précisé que c'était le seul appareil connu dont le moteur permettait de réaliser et une vitesse très faible et une vitesse très grande. A cette époque un seul prototype en avait été construit, et depuis lors on n'en avait plus entendu parler. Le *Jane's* le mentionne aussi, sous l'appellation XF-5-U.

Le lendemain, tandis que le *Los Angeles Times*, qui possède cependant des intérêts dans l'émetteur KTTV, ne faisait même pas mention de la nouvelle sensationnelle de la veille, le *Los Angeles Mirror*, appartenant à la même compagnie, consacrait toute sa première page à une énorme photographie de l'appareil en question et demandait à ses lecteurs, sur cinq colonnes :

CETTE GALETTE DE LA MARINE, BIEN REELLE
NE SERAIT-ELLE PAS UNE SOUCOUPE VOLANTE ?

L'article consacré à l'engin commençait à la page 3 et allait jusqu'à la page 12. Et cet article confirmait mon impression première. Il s'agissait bien de ce vieil ami, le XF-5-U, alias V-173.

A vrai dire, cette affaire se rapprochait dangereusement de la mystification. Elle n'avait qu'un but : faire vendre le *Los Angeles Mirror*. Ce jour-là (le 30 mars 1950) cent quatre-vingt-quinze mille exemplaires du journal ont été vendus, d'après Virgil Pinkley, directeur et rédacteur en chef du *Mirror*.

Les pauvres lecteurs, me semble-t-il, ont droit à une compensation. Je suggère au directeur du *Mirror* de revenir sur le même sujet en lui donnant un suite bien plus plausible.

Les nazis possédaient un petit engin ramassé qui, en arrondissant un peu les angles, aurait pu ressembler à une soucoupe volante. Il était propulsé par réaction et l'on pensait qu'il était capable de réaliser une vitesse de 2.400 km.-h. Qu'est-il devenu ?

Le 3 avril dernier, l'existence du XF-5-U, alias V-173, était révélée au monde simultanément par les deux agences United Press et Associated Press qui, à leur tour, se référaient à un article de la revue *U. S. News and World Report*. Les dépêches d'agences disaient que les soucoupes volantes étaient bien réelles, qu'il s'agissait d'appareils de ce type, de conception révolutionnaire, combinaison de l'avion à réaction le plus rapide et de l'hélicoptère, et qu'elles étaient construites aux Etats-Unis par des ingénieurs de la Commission Nationale Consultative de l'Aéronautique.

Cette version a été reprise partout, même dans le *New York Times* et dans le *New York Herald Tribune*. Mais la Marine et l'Armée de l'Air ont réduit ces « galettes » ou « soucoupes » à moins que rien. Elles ont démenti avoir mis au point des engins secrets, affirmant qu'il s'agissait peut-être d'un appareil déjà ancien, dont le brevet avait été acheté bien des années auparavant, qui avait été essayé et s'était révélé un échec complet. Cet appareil a été entreposé au Maryland en attendant d'être placé dans un musée d'aviation à titre de curiosité.

Cela revenait presque à accuser de mystification David Lawrence, directeur du *U. S. News and World Report*, presque, mais pas tout à fait. Dans l'un de ses communiqués officiels, l'Armée de l'Air a énuméré plusieurs mystifications caractérisées, mais celle-ci ne se trouvait pas sur la liste. Ce communiqué déclare que le mois de juillet 1947 a été le plus fertile en plaisanteries de ce genre. En voici quelques-unes.

Une femme de Seattle, affolée, appelle la police : un disque enflammé est tombé sur le toit de sa maison. L'objet est rapidement éteint et remis aux autorités fédérales qui, à leur tour, le transmettent aux spécialistes de l'électromagnétisme de la Marine. Ceux-ci établissent qu'il s'agit d'un disque en contreplaqué, de 70 cm. de diamètre, dont les morceaux sont réunis par un simple fil de fer ; les lettres U.R.S.S. et E.Y.R. sont peintes en blanc sur le disque, et évidemment la faucille et le marteau. Deux antennes de radio et un bidon d'essence cylindrique sont adaptés au disque, montés sur des morceaux de bakélite. Il y a là aussi une pièce d'étoffe saturée d'un liquide inflammable. En fin de compte, les officiers de renseignements du Service du Matériel de l'Aéronautique arrivent à la conclusion que l'objet ne peut pas voler et qu'il est l'œuvre de vulgaires plaisantins.

Autre histoire. Cela se passe à Shreveport, en Louisiane. Une soucoupe volante, dégageant de la fumée et du feu, s'abat en tournoyant dans une avenue du centre de la ville. Cette fois, on n'a même pas besoin d'avoir recours au F.B.I., ni au service de renseignements de l'Armée de l'Air pour découvrir le pot aux roses. La police de Shreveport annonce bientôt que l'objet est l'œuvre d'un décorateur qui l'a lancé du sommet d'un grand immeuble. Cette soucoupe était munie d'un avertisseur fluorescent et de deux condensateurs électriques en éventail — pour faire plus vraisemblable. Evidemment, elle ne pouvait pas voler.

A Black River Falls, dans le Wisconsin — toujours en 1947 — une soucoupe est aperçue dans le ciel. Elle tombe sur le champ de foire de la ville, dans l'herbe. Un électricien la trouve et, malin, commence par l'exhiber pour un demi-dollar par personne. La police intervient, saisit l'objet et le place dans un coffre de banque. L'ingénieur Mitchel Field est appelé pour l'examiner, et son verdict est net : « Mystification caractérisée, sans intérêt. A mettre au feu ».

Une soucoupe volante tombe encore à Danford, dans l'Illinois, pendant la foire. En « atterrissant » elle brûle des orties sur une surface respectable. On annonce, après enquête, qu'il s'agissait d'un assemblage de plâtre, d'un cône de bakélite entouré d'un fil de cuivre à revêtement isolant couleur d'émeraude, d'un vieux diaphragme de haut-parleur et de plusieurs pièces d'un condensateur électrique, le tout pris dans un anneau métallique.

Mais la meilleure plaisanterie de ce mois de juillet 1947 est, d'après un rapport de l'Armée de l'Air publié le 27 avril 1949, le fait de Fred Crisman et Harold A. Dahl, deux citoyens de Tacoma (Etat de Washington), très honorablement connus dans cette ville. Selon l'Armée de l'Air, ces deux hommes doivent être considérés comme les plaisantins et les amateurs de publicité « numéro un » de tous les Etats-Unis, du moins en ce qui concerne le *Projet Soucoupe*.

Quelques jours après que Kenneth Arnold eut signalé les neuf soucoupes qu'il avait aperçues au-dessus du Mont Rainier, Dahl annonça qu'il avait vu six disques volants, alors qu'il faisait une promenade en canot, le long des côtes de l'île Maury. L'un de ces disques, raconta-t-il, s'est abattu près de la côte et s'est immédiatement désintégré, arrosant son canot de fragments. Ces fragments ont tué son chien et causé quelques dégâts à l'embarcation.

D'après le rapport officiel, Dahl et Crisman ont cherché ensuite à vendre cette histoire à une revue illustrée de Chicago, laquelle a demandé, à son tour, à Kenneth Arnold d'en vérifier la vraisemblance. Arnold s'est rendu à Tacoma en compagnie d'un pilote de ligne des United Airlines, le capitaine Emil J. Smith, « qui avait été également mêlé à une affaire de soucoupe volante », précise le rapport de l'Armée de l'Air, « ayant affirmé qu'il avait vu des disques volants le 4 juillet, alors qu'il effectuait un vol commercial ordinaire, à partir de Boise ».

Arrivé à Tacoma, Arnold a demandé à deux officiers du service de renseignements de l'Armée de l'aider à interroger Dahl et Crisman. « Alors, poursuit le rapport de l'Armée de l'Air, commença tout un manège de conférences secrètes à l'hôtel et de mystérieux appels téléphoniques, et le tout se termina par la mort de deux des intéressés et par la preuve que cette affaire n'était qu'une nouvelle mystification ».

Le fait est que les intéressés se sont réunis à l'hôtel Winthrop. Dahl y a montré quelques fragments « qui provenaient, paraît-il, du disque désintégré et avaient endommagé son canot », et a répété en détail son récit, en présence d'Arnold, de Smith et des deux officiers du service de renseignements de l'Armée. Le lendemain, ces deux officiers sont repartis en avion pour l'aérodrome de Hamilton (Californie), emportant quelques-uns des fragments de Dahl en vue d'une analyse approfondie. Mais une tragédie s'est produite pendant le voyage.

L'avion s'est écrasé au sol, et les deux officiers ont trouvé la mort dans l'accident.

Les journaux de Tacoma ont aussitôt reçu de nombreux coups de téléphone leur annonçant que cet appareil avait été abattu à coups de mitrailleuse lourde de 20 mm. par des saboteurs, justement parce qu'il transportait des fragments de soucoupe volante. Les journaux ont longuement commenté cette idée de sabotage, mais dans l'opinion des autorités de l'Armée de l'Air, l'accident n'était pas dû à la malveillance.

Le jour même de cette catastrophe, le capitaine Smith s'était rendu avec Crisman et Dahl pour constater les dégâts causés au canot de ce dernier par la soucoupe désintégrée. Les constatations qu'il a pu faire ne lui ont pas paru absolument convaincantes.

« Soumis plus tard à un interrogatoire serré, conclut le rapport de l'Armée de l'Air, Crisman et Dahl ont cédé. Ils ont reconnu que les fragments qu'ils avaient montrés n'étaient que des morceaux de rocher, d'une apparence curieuse, trouvés sur l'île Maury et n'avaient rien à voir avec les soucoupes volantes. Ils ont avoué qu'ils avaient dit à la revue de Chicago, avec laquelle ils avaient pris contact, que ces rochers étaient des restes de disques volants, afin d'augmenter la valeur commerciale de leur histoire. Au cours de l'enquête, la femme de Dahl n'avait cessé d'insister auprès de lui pour qu'il reconnaisse que toute l'affaire était une simple mystification, et c'est en tant que mystification qu'elle a été classée dans le dossier du *Projet Soucoupe* ».

Et maintenant, au tour des enquêteurs officiels de passer sur la sellette. D'après Fred L. Crisman, le rapport de l'Armée de l'Air est tellement arrangé et controuvé qu'il n'a plus rien de commun avec ce qui s'est passé en réalité. Crisman déclare qu'il avait dit à Roy A. Palmer, directeur de la revue *Histoires Etranges* (celle que le rapport de l'Armée de l'Air mentionne sans la nommer), qu'il refusait d'écrire l'histoire que l'autre lui demandait, car il avait reçu des propositions intéressantes de plusieurs autres publications.

Quant à l'affirmation de l'Armée de l'Air selon laquelle lui-même et Dahl auraient fini par avouer, à l'interrogatoire, que les fragments qu'ils exhibaient n'étaient, en réalité, que des morceaux de rocher de l'île Maury, il l'a qualifiée de « mensonge éhonté ».

Que sont devenus les fragments qui se trouvaient à bord de l'avion qui s'est écrasé au sol ? demande-t-il à son tour. Qu'est devenu le compte rendu de l'analyse chimique qu'a obtenue Palmer, et pourquoi l'analyse faite sur la côte ouest a-t-elle donné des résultats différents de celle qui a été faite à l'Université de Chicago, s'il s'agit d'un minéral identique ? Pourquoi l'Armée de l'Air refuse-t-elle de montrer les photographies des débris de l'avion en question ? Et si lui-même et Dahl étaient réellement responsables de la mort de deux officiers américains

et de la perte d'un appareil valant 150.000 dollars, pourquoi n'ont-ils pas été traduits en justice et poursuivis en dommages et intérêts ?

« A cette époque, j'étais encore réserviste de l'Armée de l'Air, poursuit Crisman. Comment se fait-il donc que l'Armée de l'Air ne m'ait pas demandé des comptes de mes indignes agissements ? Vous savez aussi bien que moi qu'on n'a pas l'habitude, dans l'Armée, de se laisser bafouer ainsi par un officier de réserve subalterne, sans prendre des sanctions. »

Crisman a encore autre chose à dire, et il a annoncé que si la version de l'Armée de l'Air était reprise par qui que ce soit, il porterait l'affaire devant les tribunaux.

Palmer, directeur de la revue *Histoires Etranges*, confirme les dires de Crisman. Kenneth Arnold aussi. C'est d'ailleurs l'opinion générale (à l'exception de ces messieurs du Service du Matériel Aéronautique) que Crisman ne s'est pas rendu coupable d'une mystification dans le seul but de faire mousser un récit d'aventures dont il voulait tirer profit. Et puis, on sait qu'après toute cette affaire, Crisman a été envoyé en Alaska, avec liberté de prendre l'avion militaire qui lui conviendrait le mieux ; il y a vraiment peu de chances que les chefs de l'Armée de l'Air aient donné une telle preuve de confiance à l'égard d'un pilote de réserve classé dans leurs dossiers en tant que mystificateur, si vraiment ils croyaient que leurs communiqués disaient toute la vérité et rien que la vérité.

Voilà donc instruite l'affaire de l'accusé Crisman. Mais qu'est-il donc advenu de Dahl et des fragments de la soucoupe volante ? A la date où j'écris — avril 1950 — personne ne peut répondre à cette question.

CHAPITRE VII

LES RAPPORTS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Bien que l'on ait dit et écrit que l'Armée de l'Air a rendu publics tous les renseignements qu'elle avait recueillis pendant les deux années de son enquête officielle sur les soucoupes volantes, les plus naïfs ont peine à croire que le condensé de sept mille mots des conclusions préliminaires, publié le 27 avril 1949 par le Service du Matériel Aéronautique à la base aérienne de Whrigt Patterson, Dayton (Ohio), ait réellement épuisé le sujet.

Le *Projet Soucoupe* a été officiellement mis en route le 22 janvier 1948. Le condensé des conclusions préliminaires a été publié quinze mois après. Et l'enquête a été déclarée officiellement abandonnée le 27 décembre 1949. Mais le 4 avril 1950, l'Armée de l'Air a reconnu qu'elle avait continué et continuerait toujours à rassembler et à « évaluer à leur valeur, par le canal des services ordinaires de renseignements, toutes les informations substantielles relatives à d'inhabituels phénomènes aériens ».

Ainsi se trouvait confirmée officiellement, pour la première fois, l'assertion que j'avais avancée en janvier 1950 : « Le *Projet Soucoupe* n'avait nullement été abandonné, mais seulement camouflé ». Le communiqué du 4 avril a reconnu que les recherches avaient été décentralisées.

Mais ce même jour, 4 avril, on a eu un nouvel exemple du manque de synchronisation qui existe parfois en haut lieu. A Key West, où le président Truman avait été précédemment incité par son entourage à démolir les affirmations de David Lawrence au sujet des soucoupes volantes, Charles G. Ross, secrétaire de la Maison Blanche, a annoncé aux journalistes qu'il recueillerait leurs questions au sujet des disques volants et donnerait les réponses dans l'après-midi. Ainsi fut fait. Il a cité le contre-amiral Robert L. Dennison, qui avait dit tout ignorer au sujet des soucoupes volantes. Puis il s'est référé au brigadier-

général Robert B. Landry, conseiller du Président pour l'aviation, en affirmant que l'enquête officielle entreprise en décembre 1947 et menée jusqu'en août 1949 avait permis d'établir que « ces soucoupes volantes ne présentaient aucun intérêt ».

Le fait que cette enquête ne s'est terminée que quatre mois après la date donnée par le général Landry et qu'elle a été entreprise un mois plus tard qu'il ne l'a indiqué, est suffisant pour juger la valeur des renseignements fournis, ainsi d'ailleurs que l'efficacité de la liaison qui peut exister entre les membres de l'équipe officielle !

Bien qu'il eût été intéressant de disposer de toutes les données, et ce, d'autant plus que le Département de la Défense affirmait qu'il ne poursuivait ni essais ni expériences « officielles ou autres » relatives à des objets volants ayant la forme de disques, nous devons nous estimer satisfaits pour les miettes tombées de la table du festin.

Il convient, en premier lieu, de reconnaître que le rapport préliminaire du Service du Matériel Aéronautique était parfaitement bien écrit, et qu'à l'exception de quelques erreurs d'impression, notamment dans l'orthographe de certains noms propres, il donnait une impression de solidité et de consistance de bon aloi.

Ce rapport commence par le cas bien connu de Kenneth Arnold qui, le mardi 24 juin 1947, avait aperçu une file de neuf objets ressemblant à des soucoupes, volétant au-dessus des aiguilles du Mont Rainier, dans l'Etat de Washington. La déclaration d'Arnold a déclenché ce que l'Armée de l'Air appelle, non sans humour, « une véritable réaction en chaîne de phénomènes célestes ». Après les soucoupes volantes, on s'est mis à signaler des chapeaux hauts de forme argentés, tournoyant dans l'espace, des larmes volantes, des verres de lampe volants, des cornets à glace volants et d'autres objets volants les plus hétéroclites.

Plus stupéfiant peut-être que tous ces renseignements est le fait que l'Armée de l'Air ait pu commencer une sérieuse enquête si elle ne disposait vraiment, à cette époque, que de données aussi fantaisistes. Quoi qu'il en soit, vers la fin de cette enquête, au printemps 1949, l'Armée de l'Air a révélé qu'elle avait examiné deux cent quarante incidents de cet ordre, signalés aux Etats-Unis même, et trente incidents survenus à l'étranger. Les responsables du *Projet Soucoupe*, qui bénéficiaient de l'aide des organismes gouvernementaux et privés et qui disposaient de tout l'équipement scientifique des laboratoires de la base de Wright, ont fait savoir qu'ils avaient établi qu'environ 30 % des cas étudiés au cours des quinze premiers mois de l'enquête ne présentaient rien de mystérieux, étant, par exemple, des ballons météorologiques, des appareils expérimentaux radio-guidés, des phénomènes astronomiques, des avions commerciaux ou militaires effectuant des vols imprévus, des oiseaux migrateurs, des obus traçants d'artillerie,

des phénomènes d'illusion d'optique ou des hallucinations collectives. L'hypothèse officielle était qu'une autre tranche de 30 % aurait pu, si l'on avait disposé de tous les éléments d'appréciation, être expliquée d'une façon aussi terre à terre.

Mais en ce printemps de 1949, le Service de renseignements de l'Armée de l'Air reconnaissait que l'affaire des soucoupes volantes comportait des inconnues troublantes. Il avait admis la possibilité de découvertes scientifiques et techniques dans d'autres pays, très en avance sur les Etats-Unis. Il s'était enfin demandé si les soucoupes volantes ne pouvaient pas venir de Mars, de Vénus ou d'autres planètes appartenant à des systèmes solaires autres que le nôtre, mais avait rejeté cette explication comme « une impossibilité presque totale ».

En relisant cette dernière phrase, on remarque une nuance d'incertitude. Il n'est pas question franchement « d'impossibilité totale » ; le « presque » qui s'insère ici est une soupape de sécurité, et si une soucoupe volante réussit à passer par là un beau jour, le Service de renseignements de l'Armée de l'Air pourra faire remarquer que son argumentation n'était pas hermétiquement close.

Le condensé des premières conclusions disait encore :

« Bien que les enquêteurs du *Projet Soucoupe* aient annoncé qu'au moins pour quelques-uns des objets signalés il avait été impossible de conclure avec certitude dans un sens ou dans l'autre, si l'on avait eu affaire à de véritables appareils d'un modèle inconnu et entièrement nouveau, les recherches approfondies n'ont permis de déceler aucune probabilité alarmante ».

Telle était la formule qui définissait la délimitation entre la vie et la mort officielles des soucoupes volantes. Cependant, trente-quatre cas précis n'étaient ni identifiés, ni expliqués, ni classés, lorsque le *Projet Soucoupe* a été officiellement abandonné, le 27 décembre 1949.

D'après le condensé des premières conclusions du Service du Matériel Aéronautique, il est impossible à un observateur neutre de dire si les enquêteurs de l'Armée de l'Air croyaient avoir identifié les neuf soucoupes volantes de Kenneth Arnold. Quant à ce dernier, le fait est que trois ans après les avoir aperçues, il n'avait en rien modifié sa position et continuait à accorder un intérêt passionné à tous les renseignements relatifs aux phénomènes de ce genre.

Son histoire est parfaitement simple. Il s'occupait d'extincteurs d'incendie et travaillait dans le nord-ouest des Etats-Unis, parcourant toute la région à bord de son avion privé. Le 24 juin 1947, le reflet d'une très vive lumière sur l'aile de son appareil attira son attention. Il regarda dans cette direction, et aperçut une suite de neuf appareils bizarres qui s'approchaient du Mont Rainier. Ils volaient un peu à la façon des canards sauvages, sur une ligne orientée en diagonale par rapport à leur direction de vol, et semblaient reliés les uns aux autres.

Ils survolaient de peu les sommets des montagnes. Arnold estima qu'ils avaient à peu près l'envergure d'un Dakota DC-4. Ils étaient à trente ou quarante kilomètres de l'endroit où il se trouvait, c'est-à-dire à une distance d'où il aurait pu voir s'ils avaient des queues ; mais il ne distingua aucune queue. Ces appareils avaient une forme circulaire et aplatie qui les faisait ressembler à des dessous de plat, et tellement brillants que le soleil s'y reflétait comme dans un miroir. Il les observa pendant environ trois minutes, et estima leur vitesse à environ 1.900 km.-h.

« Je n'avais jamais rien vu d'aussi rapide », dit-il plus tard aux enquêteurs.

Le Service de renseignements de l'Armée de l'Air a chargé le professeur Joseph A. Hynek, chef de l'observatoire de l'Université de l'Ohio, d'étudier le rapport d'Arnold. Le docteur Hynek était employé par le Service du Matériel Aéronautique pour vérifier les données astronautiques du *Projet Soucoupe*. Il a conclu que les objets en question volaient à une vitesse inférieure à celle du son et qu'il s'agissait donc vraisemblablement d'avions d'un type connu. Pourtant, Arnold avait affirmé qu'ils se déplaçaient à 1.900 km.-h., ce qui représente une vitesse nettement supérieure à celle du son.

J'ai l'impression que le Service de renseignements de l'Armée de l'Air s'arrange pour faire dire, même aux astronomes dont il utilise les connaissances, ce qu'il veut qu'ils disent. S'il avait eu affaire au docteur Walter Lee Moore, astronome de l'Université de Louisville, au lieu du docteur Hynek, de l'Université de l'Ohio, il aurait sans doute obtenu une version toute différente. Le docteur Moore avait signalé en effet qu'il lui était arrivé, à plusieurs reprises, d'apercevoir des soucoupes volantes dans le champ de son télescope. Elles se dirigeaient droit en direction de Vénus. La planète occupait alors sa position la plus rapprochée du Soleil et la visibilité était parfaite. On pouvait pratiquement apercevoir Vénus à l'œil nu.

Selon le docteur Moore, les disques se dirigeant vers Vénus effectuaient leur voyage de retour. C'est ce qui l'a amené à supposer que Vénus, dont nous savons peu de chose, parce qu'elle est constamment dissimulée à nos yeux par un épais écran de nuages, était l'endroit d'où venaient les soucoupes volantes qu'il avait observées et sans doute aussi celles qu'avait vues Kenneth Arnold.

Mais le Service du Matériel Aéronautique avait fait appel à des spécialistes du Laboratoire Aéro-médical et non au docteur Moore pour débrouiller l'affaire d'Arnold. Ces hommes ont affirmé qu'un objet volant à 1.900 km.-h. ne serait pas visible à l'œil nu. Cependant, ils ne se trouvaient pas avec Arnold, d'une part, et d'autre part, ils ne pouvaient savoir si les yeux d'Arnold n'étaient pas capables d'une accommodation assez rapide pour apercevoir des objets se déplaçant

à une quarantaine de kilomètres de distance, alors que lui-même faisait du trois cents kilomètres à l'heure. Ils n'ont pas vérifié non plus les déclarations du docteur Moore. Pour autant que je le sache, le Service de renseignements de l'Armée de l'Air n'a jamais examiné ces déclarations, et s'il l'a fait, il n'en a jamais parlé.

Parmi les cas « classés-et-oubliés », se trouve celui du capitaine Thomas F. Mantell, que les uns et les autres ont cherché à expliquer jusqu'à ce que le conférencier de l'Université de Denver ait apporté la véritable réponse — la désintégration magnétique — dont une intelligence supérieure connaît le secret, de même que celui de la propulsion magnétique.

Les autres cas restés sans solution (du moins n'ont-ils pas été expliqués dans la brochure publiée à l'intention de ces messieurs de la presse, des dames tenant salon ou autres intéressés) forment un solide carré de résistance. Les quelques exemples suivants en donneront une idée suffisante.

L'un des cas que l'Armée de l'Air considère comme le plus extraordinaire est celui de l'engin signalé par deux pilotes du Réseau Aérien de l'Est, au-dessus de Montgomery (Alabama), en juillet 1948. Le même objet avait été signalé par des observateurs terrestres se trouvant à la base aérienne de Robins, à Macon (Georgie), une heure environ avant que l'aient rencontré les deux pilotes. Tous les rapports concordent pour dire que l'étrange appareil suivait la direction générale du sud, qu'il dégageait, à l'arrière, des flammes de diverses colorations et qu'il était doué d'une mobilité et d'une vitesse étonnantes.

Les pilotes en question étaient le capitaine C.-S. Chiles et John B. Whitte. D'après la description qu'ils en ont donnée, l'engin ne présentait aucune surface portante, avait une trentaine de mètres de long et la forme générale d'un large cigare, deux fois plus gros que la carlingue d'une super-forteresse B-29, et parfaitement lisse. Tous deux l'ont aperçu au même moment et se sont demandé ce que cela pouvait bien être. Il filait droit sur eux, et ils ont viré à gauche pour l'éviter ; lui aussi vira sur sa gauche et passa à environ deux cents mètres de leur appareil et au-dessus de lui.

« Alors, a raconté Chiles aux enquêteurs, le pilote semble nous avoir brusquement aperçus, l'engin bondit et disparut en un clin d'œil dans les nuages, avec un violent dégagement de flammes à l'arrière, ce qui secoua sérieusement notre DC-3. »

Le capitaine Chiles a précisé qu'à l'intérieur de l'engin régnait une éclatante lumière rappelant celle de l'éclair de magnésium. Une intense lueur bleue courait tout le long des flancs du « cigare ». La flamme de dégagement était rouge-orangé, se faisant plus foncée à mesure que l'appareil prenait de la vitesse, avant de disparaître dans les nuages. Les deux pilotes ont estimé que l'engin avait atteint une vitesse supé-

rieure d'un tiers à celle d'un chasseur à réaction ordinaire, ce qui donne environ 1.300 km.-h.

Au cours de l'enquête sur cette affaire, les responsables du *Projet Soucoupe* ont vérifié deux cent vingt-cinq horaires de vol militaires et civils et ont découvert que le seul autre appareil qui se trouvait dans les parages à ce moment-là était un C-47 de l'Armée de l'Air, lourd et lent avion de transport.

Ici, le Service de renseignements de l'Armée de l'Air a apporté l'une des stupéfiantes contributions dont il a le secret :

« L'application de la théorie de la gravitation de Prandtl à l'incident considéré, relativement au fuselage de la dimension indiquée par Chiles et Whitte, aurait permis de soutenir une charge comparable au poids d'un avion de cette dimension, animé d'une vitesse subsonique. »

Qu'est-ce que ce charabia peut bien vouloir dire ? Il s'agit d'un compte rendu fait par un groupe d'hommes pour un autre groupe d'hommes, mais il ne donne certainement pas l'impression d'avoir été rédigé par des êtres doués d'intelligence. La seule relation que ce rapport peut avoir avec l'affaire étudiée est la remarque relative à la vitesse « subsonique » ; et même cela ne semble pas bien clair. Les pilotes de l'avion commercial ont dit que l'engin volait à une vitesse *supérieure* d'environ un tiers à celle du chasseur à réaction. On sait que les avions à réaction eux-mêmes peuvent dépasser la vitesse du son. Il est donc certain qu'un appareil doté d'une vitesse supérieure d'un tiers à celle d'un avion à réaction, même ordinaire, vole à 1.300 km.-h. au moins, et ce n'est pas là une vitesse subsonique : c'est une centaine de kilomètres à l'heure de plus que le son.

Quoi qu'il en soit de Prandtl et de sa théorie, ou des vitesses sub ou suprasoniques, le fait est que le Service du Matériel Aéronautique a classé cette affaire, le 27 avril 1949, dans la catégorie des « cas non identifiés ».

Il semble qu'il y ait eu presque autant de soucoupes volantes observées dans le ciel des Etats du Sud qu'au-dessus de l'Oregon et du Nouveau-Mexique. Au début du mois d'août 1947, deux pilotes de Bethel (Alabama) ont déclaré aux enquêteurs qu'ils avaient rencontré dans le ciel un grand objet noir qui semblait plus grand qu'un avion C-54. Il était bien visible dans la lumière transparente du soir. Pour éviter une collision, les deux pilotes ont pris de la hauteur, mais c'était sans doute une précaution inutile. L'objet a manœuvré devant eux, prenant des tournants à angle droit. Ils ont voulu le suivre, mais leur avion ne pouvait faire que du 220 km.-h. ; ils se sont trouvés rapidement distancés et, au bout de quatre ou cinq minutes, ils l'ont perdu de vue.

La comparaison avec un C-54 n'a été faite que pour donner un ordre de grandeur. Les deux pilotes ont précisé, en effet, que l'engin n'avait

ni moteurs, ni ailes, ni aucun moyen de propulsion visible, et que sa surface était entièrement lisse et de forme aérodynamique.

Ne pouvant apporter d'explication acceptable, le Service de renseignements de l'Armée de l'Air a conclu son exposé, non sans une certaine dose d'humour : « Aucun ballon captif n'a été signalé dans la région ».

Le célèbre cas du lieutenant George F. Gorman, de la Garde Nationale du Nord-Dakota, qui livra un combat aérien de vingt-sept minutes à une soucoupe volante au-dessus de Fargo, est consigné dans le résumé des études préliminaires, mais l'étude de ce cas ne se termine même pas par la phrase consolante : « Objet toujours considéré comme non identifié ».

Gorman, homme de caractère sérieux, directeur d'une entreprise de construction de Fargo, se préparait à atterrir sur l'aérodrome de Fargo pendant la nuit du 1er au 2 octobre 1948, après avoir exécuté une patrouille ordinaire à bord d'un F-51. Ayant reçu de la tour de contrôle l'autorisation de se poser, Gorman demanda si la route était bien libre, car il voyait à mille mètres devant lui quelque chose qui lui paraissait être le feu de position arrière d'un autre avion. La tour répondit qu'il y avait un Piper Cub au-dessous de lui, et rien d'autre. Gorman voyait bien le Piper Cub, mais ce n'était pas de lui qu'il avait voulu parler.

Il décida de se rapprocher de la lueur mystérieuse afin d'en avoir le cœur net. La tache lumineuse était petite, nette et blanche, et ne cessait de scintiller. Mais, quand Gorman arriva, elle devint fixe et plus intense, et fit un brusque écart sur la gauche.

« Je crus qu'elle voulait passer près de la tour », raconte le lieutenant Gorman. Je plongeai à sa suite, mais je ne pus rattraper la chose. Elle commença à gagner de l'altitude et fit un nouveau virage à gauche. »

Le lieutenant Gorman vira, lui aussi, et tenta de couper la route à la lumière. Ils étaient alors à une altitude de deux mille mètres. La lumière fit encore un brusque virage, à droite cette fois, et fonça sur le F-51. Au moment où la collision parut sur le point de se produire, Gorman eut peur :

« Je piquai vers le sol, dit-il, et la lumière passa à environ cent cinquante mètres au-dessus de mon dôme de pilotage. Puis elle vira à gauche à trois cents mètres plus haut, et je repris la chasse. »

De nouveau, la collision parut imminente. Mais l'objet inconnu bondit verticalement vers le ciel. Gorman le suivit jusqu'à quatre mille deux cents mètres. A cette altitude, son appareil eut une perte de vitesse, et la lumière disparut en direction du nord-ouest. Quand le lieutenant se posa sur le terrain, il était fatigué par cette chasse de vingt-sept minutes où la vitesse était de l'ordre de 500 à 650 km.-h.

Si Gorman avait été seul à raconter cette histoire, quelque psy-

chiâtre, consulté par la section de renseignements du Service du Matériel Aéronautique l'aurait probablement analysée comme un nouveau cas d'hallucination. Mais le hasard voulut que le contrôleur du trafic de l'aérodrome de Fargo, L. D. Jensen, observât, lui aussi, la mystérieuse lumière et ce au moyen d'une paire de jumelles. Gorman et Jensen pouvaient se tromper l'un et l'autre, mais il ne saurait être question d' « hallucination collective ».

Jensen déclara qu'il n'avait rien pu distinguer en dehors d'un point lumineux qui paraissait être le feu de position arrière d'un appareil extrêmement rapide. Le lieutenant Gorman, qui fut moniteur d'élèves-pilotes français pendant la dernière guerre, assure que les manœuvres de l'engin étaient commandées par une intelligence et soumises à des limites : les courbes décrites dans les virages restaient naturelles. L'appareil était beaucoup plus maniable et plus rapide que le F-51, et le lieutenant Gorman doute que des pilotes terrestres eussent pu supporter, sans s'évanouir, les accélérations imprimées à l'objet inconnu.

La section de renseignements du Service du Matériel Aéronautique s'est bornée à soulever une question psychologique : est-il possible qu'un objet sans forme appréciable ou sans configuration aéronautique connue semble se déplacer à des vitesses variables et manœuvrer intelligemment ? Pour le reste, elle laisse dans l'obscurité l'affaire du lieutenant Gorman et de la lumière mystérieuse.

Encore une fois, la réponse pourrait bien se trouver entre les mains des spécialistes de l'énergie magnétique, qui semblent n'avoir nullement été consultés lors de la rédaction de cette brochure. Pourtant, l'Armée de l'Air a bien du mal à liquider son dossier « objets non identifiés », où se trouvent des soucoupes de quinze à dix-huit centimètres de diamètre, aussi bien que d'autres ayant la taille de superforteresses B-29 et une vitesse triple de celle des avions à réaction.

Un dernier incident, et j'en aurai fini avec les mystères sans solution. Celui-ci a eu lieu dans les monts Cascade, à mille cinq cents mètres au-dessus du niveau de la mer, où un prospecteur du nom de Fred M. Johnson, aperçut cinq ou six disques volants, de neuf mètres de diamètre environ. Il saisit ses jumelles et observa pendant cinquante secondes les disques qui s'élevaient vers le Soleil. Pendant tout le temps où ils restèrent en vue, l'aiguille de sa boussole ne cessa d'être animée de mouvements désordonnés. Toujours le magnétisme... Mais, pour ce mystère comme pour les autres, la section de renseignements du Service du Matériel Aéronautique préférait se fier aux astronomes et aux psychiâtres plutôt qu'aux Velikovsky, Einstein et Newton, qui considèrent la Terre et toutes les autres planètes du système solaire comme d'énormes dynamos gouvernées par les lois de l'énergie électromagnétique.

« En résumé, conclut le rapport, on ne dispose encore d'aucune

preuve précise et concluante permettant de retenir ou de rejeter la possibilité qu'une partie de ces objets non identifiés soient réellement des appareils volants, de type inconnu ou non classique. Il existe des dizaines d'explications possibles pour les dizaines de genres d'observations qui ont été signalés. Un grand nombre de ces phénomènes aériens ont été élucidés. Cependant, le *Projet Soucoupe* continue à s'efforcer de classer dans la catégorie convenable les cas encore inexpliqués. Les soucoupes volantes ne sont pas l'œuvre de mystificateurs. Elles ne doivent pas non plus être une cause d'inquiétude pour la population. Beaucoup de cas ont déjà reçu une solution : météores, ballons, étoiles filantes, troupes d'oiseaux, appareils de recherche scientifique, etc. Pour quelques-uns, le point d'interrogation subsiste. Il appartient au *Projet Soucoupe* de la section de renseignements techniques du Service du Matériel Aéronatique d'y mettre un point final. »

Il faut croire qu'il y a eu, entre 1947 et 1950, une sérieuse pénurie de signes de ponctuation. Car, en mai 1950, alors que le *Projet Soucoupe* était officiellement clos depuis des mois (mais continuait à fonctionner officieusement sur le plan local), aucun membre du Département de la Défense, depuis le porte-parole anonyme de la section de renseignements techniques du Service du Matériel Aéronautique jusqu'au scrétaire Louis Johnson lui-même, n'était encore venu nous apporter ce fameux point final.

CHAPITRE VIII

DE FORT A « FATE »

Pendant que les soucoupes volantes sillonnaient ainsi le ciel, les adeptes de Charles Fort devaient bien rire dans leurs réunions. Grâce aux patientes recherches de leur défunt maître, ils pouvaient prétendre qu'ils avaient prévu le « Projet Soucoupe » et le règne de l'erreur.

Dans les *Œuvres de Charles Fort* (Holt, 1941), qui comprend *Le Livre des Damnés*, *Lo*, *Histoires Etranges et Terres Nouvelles*, tous réunis en un monumental volume indexé de mille cent vingt-cinq pages, Fort a compilé des milliers de phénomènes inexplicables qui se sont produits dans le ciel. Certains remontent jusqu'à trois cents ans.

Comme Fort affirmait : « Si un fait est plausible, admettons-le au moins provisoirement » et « Rien n'est complet en soi, tout fait partie d'une activité continue », les membres de la Société Fortéenne doivent admettre très facilement — au moins à titre provisoire — la présence d'engins venant d'une autre planète. Fort n'a-t-il pas dit également qu'admettre temporairement leur existence, c'était faciliter leur arrivée ?

Ses ouvrages relatent des faits étranges, rejetés par la science pure, qui se sont produits entre 1597 et 1932, et spécialement à partir de 1819. Depuis cette date, leur nombre s'accroît sans cesse et atteint son maximum de 1883 où trente-deux phénomènes sont signalés. (Ce record devait être pulvérisé en 1950 : cent neuf phénomènes aériens dans les quatre premiers mois de l'année !)

En 1931 ce fut la crise. Elle atteignit aussi bien les corps célestes que les malheureux habitants de la Terre : Fort n'enregistra que dix-neuf faits troublants cette année-là. L'année suivante, il n'y en avait guère qu'une demi-douzaine, puis on n'entendit plus parler de cet étonnant statisticien : il mourut le 3 mai 1932 au Royal Hospital dans le Bronx et il n'envoya aucune communication de l'Au-Delà. Mais, au cours

des cinquante-huit années qu'il avait passées sur la Terre, il avait cueilli quantité de fleurs étranges dans le jardin de la science.

Il faut regretter qu'il n'ait pas vécu assez longtemps pour enregistrer quelques-uns des témoignages qui accompagnèrent les apparitions de soucoupes volantes. Ses commentaires auraient dégonflé les inquisiteurs du Pentagone, enlevés provisoirement à la haute stratégie et détachés au service de renseignements de l'Armée de l'Air pour persécuter les gens qui croyaient avoir vu ce qu'ils avaient vu. Quant aux savants engagés par les militaires pour juger ce que ni les uns ni les autres ne comprenaient, Fort se serait encore plus diverti d'eux que de leurs devanciers, qui expliquaient tout fait insolite par des banalités.

Avant que la science admette qu'une soucoupe volante a été trouvée sur la terre, prouvant ainsi la véracité des témoignages antérieurs, elle agira probablement comme elle l'a fait pour les histoires de pierres tombées du ciel que Fort rapporte au début de sa compilation.

Ces pierres auraient bombardé la terre peu après l'évacuation de Paris par les Prussiens, en 1877. Grâce à M. Lavoisier, membre de l'Académie des Sciences, il fut démontré de façon absolue qu'aucune pierre n'était tombée du ciel, pour l'excellente raison qu'il n'y a pas de pierres dans le ciel. Ce qui s'était passé s'expliquait très simplement, d'après M. Lavoisier : la foudre avait frappé une pierre sur le sol, et des paysans avaient cru à la chute de la pierre. De même quand des météorites, des aérolithes et des soucoupes volantes se sont abattus sur la terre, des savants ont affirmé qu'il s'agissait de fragments de rochers ou de ferraille apportés d'ailleurs par un ouragan. Le principe n'a pas changé : il s'agit d'interpréter par de petits faits les phénomènes qui nous dépassent, de réduire à nos dimensions l'immensité de l'Univers.

Quel repos, quelle satisfaction pour l'Armée de l'Air, si elle avait pu conclure l'étude de tous les cas dont elle s'est occupée par ces mots : « Objet identifié de façon absolue. » Pour la plupart des esprits, l'absolu — ou son illusion — est la principale préoccupation. Quand des chimistes analysent des substances tombées en Europe et y reconnaissent du sable provenant des déserts africains, ils rassurent les esprits qui auraient été troublés par l'annonce d'une incursion d'êtres venus d'une autre planète. « Le *hic* », écrit Fort, « c'est qu'une analyse chimique, si décisive qu'elle paraisse à certains, n'est pas plus proche de l'absolu qu'une identification faite par un enfant ou une description donnée par un faible d'esprit ».

Quand Fort parle de l'électricité comme d'une science « née d'un tour de physique amusante », cela ne signifie pas qu'il en veut au docteur William Gilbert ou à l'électricité. Le jour où il frotta avec une peau de chat une baguette de verre qui attira ensuite de petits morceaux de

papier placés sur une table, le docteur Gilbert enthousiasma peut-être quarante pour cent de ses auditeurs du XVIIe siècle, et eut contre lui les soixante pour cent qui restaient. Comme à toutes les époques, la majorité considéra moins ce sortilège lui-même que ses conséquences. « La sorcellerie », pour citer une autre maxime de Fort, « connaît toujours des temps difficiles, jusqu'au jour où elle est officiellement reconnue et change de nom. »

Fort ne regarde pas tous les hommes de science comme des êtres bienfaisants. Il sait trop bien que chaque savant qui défend une idée nouvelle s'expose aux sarcasmes de ses confrères : « La Science a fait de son mieux pour contrarier l'œuvre de la Science. » Fort préfère de beaucoup la science appliquée à la science académique ou aristocratique, qui vit sur la réputation de la première. Pour lui, les théoriciens sont des parasites.

Dans ses œuvres, on trouvera des dizaines d'observations se rapportant à des corps de forme cylindrique apparus dans l'atmosphère terrestre. D'autres avaient la forme de torpilles ou de cigares. A son avis, il s'agissait d'engins interplanétaires.

« Les données dont nous disposons autorisent à admettre que ces appareils, en pénétrant dans l'atmosphère terrestre, ont subi un tel choc qu'ils se seraient disloqués s'ils ne s'étaient pas éloignés », écrit-il. « Avant de quitter la Terre ils ont, soit en voulant communiquer ainsi avec ses habitants, soit par simple caprice, lancé des objets qui se sont presque aussitôt désintégrés en produisant une véritable explosion. Nous pensons en général qu'ils n'ont pas lancé d'explosifs d'une façon délibérée, mais que des corps ont subi en tombant un choc violent qui les a fait exploser d'une façon comparable à ces phénomènes orageux que l'on appelle les *boules de feu*.

Fort a critiqué, mais sans dureté, des hommes comme le professeur Lawrence Smith ou sir Robert Ball, qui affirment que tout ce qui tombe sur notre terre a été obligatoirement projeté d'une autre partie de la surface terrestre. Ces hommes, en somme, appartenaient à la même école que ceux du service de renseignements de l'Armée de l'Air qui refusent de croire à l'origine extra-terrestre de certains phénomènes observés sur notre globe. Il leur est aussi désagréable de penser à la possibilité de la chute sur la terre d'objets venus de nulle part que pourrait l'être aux amateurs de grande musique le son d'une trompette d'enfant au beau milieu d'un concert symphonique.

Fort suggère, « conformément à l'esprit du XXe siècle », qu'au delà de notre Terre se trouvent d'autres Terres, exactement comme dans les temps passés on se doutait de l'existence d'autres terres au delà de la Méditerranée et comme du temps de César on se doutait de l'existence d'autres Terres bien à l'ouest de l'Empire Romain — ce que des hommes ayant la mentalité des officiers de renseignements de

l'Armée de l'Air auraient évidemment nié s'ils avaient appartenu à la garde impériale romaine. Certaines de ces Terres sont devenues depuis lors les deux Amériques, où des hommes pilotant des avions volant à mille milles à l'heure ridiculisent ceux qui conçoivent que d'autres êtres humains habitant d'autres Terres puissent voler à trois cent mille kilomètres à la seconde. Pourtant, le rapport qui existe entre cette vitesse présumée et celle de nos avions actuels est inférieur au rapport de la vitesse des avions à réaction de l'Armée de l'Air et de la vitesse de marche des légions de Jules César ! Les centurions de l'Empire Romain parcouraient environ cinquante kilomètres par jour, tandis qu'un avion à réaction peut, tout compte fait, couvrir treize mille kilomètres dans le même laps de temps. Il est donc plus logique de croire en 1950 que les soucoupes volantes peuvent voler à trois cent mille kilomètres à la seconde, qu'il n'aurait été logique de croire du temps de César qu'on pourrait atteindre un jour mille milles à l'heure.

Fort pensait que les objets mystérieux traversant notre atmosphère ne s'intéressaient pas plus à ce qui se passait sur notre globe que ne s'intéressent au fond marin les passagers d'un paquebot transatlantique. De temps à autre il se peut qu'un passager manifeste une curiosité épisodique à ce sujet ; « mais l'horaire du voyage et les nécessités du commerce interdisent l'exploration du fond marin ». Cette concession a poussé Fort à émettre l'hypothèse qu'il y a eu peut-être des tentatives d'explorations scientifiques faites sur notre Terre à partir des Terres inconnues et lointaines.

Bon. Fort rappelle qu'en géométrie le cercle commence où l'on veut. A Hollywood on a l'habitude de dire : « Assez de discours, au fait ! » Reprenons donc le cercle en entrant de nouveau dans le vif du sujet. Cela nous écarte de Fort et de l'année 1932 pour nous ramener à Kenneth Arnold et au 24 juin 1947, date à laquelle la question des vaisseaux interplanétairés a vraiment pris une actualité brûlante.

Arnold est ce jeune homme qui a vu neuf soucoupes volantes, volant en formation à près de trois mille mètres d'altitude et se dirigeant du Nord au Sud, vers le Mont Rainier, dans l'Etat de Washington. Il était alors aux commandes de son avion personnel et se rendait de Chahalis à Yakima. Il est marié, a deux enfants, et possède son propre terrain d'atterrissage, adjacent à la base aérienne de Bradley, à Boise (Idaho). Son brevet de pilote porte le n° 333.487 ; son avion est immatriculé sous le n° NC-33.355 ; c'est un monomoteur pouvant voler à haute altitude.

Arnold se détourna momentanément de sa route pour participer aux recherches d'un avion de transport de la Marine dont on croyait qu'il s'était écrasé au sol sur les contreforts sud-ouest du Mont Rainier. Le temps était de cristal, la visibilité parfaite. Après avoir tourné quelque temps au-dessus de la région, le pilote venait de reprendre la direction

de Yakima lorsqu'une vive lueur attira son regard. C'est ainsi qu'il aperçut les neuf objets, volant en formation décalée. Il crut d'abord qu'il s'agissait d'un nouveau type d'appareils à propulsion par réaction, mais remarqua alors qu'ils n'avaient pas de queue. Ils se déplaçaient à une vitesse fantastique, plongeant et montant selon le profil des montagnes survolées. La formation était étirée sur environ huit kilomètres, et il ne lui fallut qu'une minute et quarante-deux secondes pour franchir l'espace séparant la partie sud du Mont Rainier et le Mont Adams.

Ces objets gardaient constamment la même distance entre la Terre et eux, et volaient comme des oies, les oies les plus rapides qu'il ait jamais vues. Il évalue leur vitesse à près de deux mille kilomètres-heure.

Très troublé, Arnold décida de se remettre à la recherche de l'avion de la Marine disparu. Mais, au bout d'une vingtaine de minutes, son inquiétude ne cessant de grandir à la pensée de ces disques volants, il fila vers Yakima pour y faire un rapport détaillé aux Autorités de l'Air.

Il rendit compte de ce qu'il avait vu au directeur général de la Compagnie Centrale de l'Aéronautique qui, Arnold en eut la très nette impression, ne lui accorda pas beaucoup de crédit. Il en parla ensuite à Sonny Robinson, ancien pilote de guerre, qui s'était ensuite consacré aux « opérations de pulvérisation » dans la région de Pendelton (Oregon) (ce travail consiste à asperger les arbres fruitiers de divers produits chimiques en survolant les vergers à traiter).

« Ce que vous avez vu », lui dit Robinson, « c'étaient sans doute de nouveaux modèles d'avions-fusées ou d'avions à réaction que notre gouvernement est en train d'essayer, à moins que ce ne soit celui d'un pays étranger. »

Dès que son aventure eut été rendue publique, Arnold reçut un flot d'appels téléphoniques, de lettres, de télégrammes et autres communications du monde entier, et personne ne songea à le ridiculiser. « Le seul scepticisme », dit-il, « est celui que j'ai trouvé dans les journaux. »

Il demanda qu'une enquête fût ouverte par le F.B.I. et par l'Armée. En même temps il publia ce qu'il avait observé dans le premier numéro de *Fate*, petite revue nouvelle, parue au printemps de 1948. Il y affirmait qu'il avait vu des disques volants et que ni le F.B.I. ni l'Armée de l'Air ne semblaient s'y intéresser. L'attention que le service de renseignements de l'Armée de l'Air y a prêtée en réalité ne devait être connue qu'ultérieurement, lorsque le Service du Matériel Aéronautique reconnut dans son rapport préliminaire que l'enquête appelée *Projet Soucoupe* avait été décidée, en fait, par suite de l'intérêt suscité par le récit de Kenneth Arnold.

Fate a attaqué à fond le problème des soucoupes volantes dans son numéro 1, page 1, et si quelqu'un s'était attaché à ce problème avant

cette revue de poche publiée à Evanson (Illinois), je n'ai pas pu en trouver trace. Elle a exposé les données qu'elle avait pu réunir et a procédé à des vérifications et à des recoupements de la manière la plus authentiquement scientifique.

Etant donné que les soucoupes volantes d'Arnold pouvaient être, selon certains, des appareils militaires du type appelé communément « beignets », le rédacteur en chef de *Fate*, Robert N. Webster, a chargé John C. Ross d'étudier sous cet angle les déclarations d'Arnold. Ross avait accès aux bases militaires d'essais, notamment au centre de projectiles télé-commandés de Point-Mugu (Californie) et aux deux centres d'essais des projectiles-fusées à Muroc (Californie).

A cette époque — l'hiver 1947-48 — Ross ne pensait pas que nous aurions pu construire un avion capable d'atteindre deux mille kilomètres à l'heure. Il ne croyait pas plus à la possibilité de projeter dans l'espace des engins pouvant voler en formations serrées et immuables, et certainement à l'existence de projectiles ayant la forme de beignets. D'une manière générale, il ne croyait pas que les Etats-Unis ou n'importe quel autre pays aient pu construire des avions atteignant une vitesse supérieure à la vitesse du son. Mais il reconnaissait que nous avions des projectiles dépassant deux mille kilomètres à l'heure. Les bombes de bazookas et les V-2, par exemple, filent à près de cinq mille kilomètres à l'heure.

Cependant nous avions déjà à cette époque des appareils pilotés par des hommes et même des projectiles qui ressemblaient en gros à des beignets ; mais leur vitesse était loin d'approcher celle du son, qui est de mille deux cents kilomètres-heure. L'un était l'avion-fusée Bell XS-1, et l'autre le Douglas D-558, un avion à propulsion par réaction supra-sonique.

Trois autres types d'appareils auraient pu à la rigueur, vus de loin, être considérés comme ayant l'apparence de beignets, mais ils n'avaient pas la vitesse indiquée par Arnold. L'un était le NIM, construit par Northrop, mais c'était un avion à hélice, ce qui limitait automatiquement sa vitesse au-dessous de celle du son. L'autre le NSN, monoplace, avait une envergure de dix-huit mètres et était destiné à l'entraînement des futurs pilotes de bombardiers B-25. (Le MX-324 aurait pu également entrer dans cette catégorie, mais cet avion-fusée n'a encore jamais volé, sa force de propulsion s'étant révélée insuffisante.) Le troisième enfin était le XP-79 ; c'était un avion à réaction qui ressemblait beaucoup aux avions Northrop, par l'importance et la largeur de sa surface portante et par l'absence de queue, il avait été appelé le « Bélier Volant » et pouvait atteindre huit cents kilomètres-heure.

Il y avait aussi le Vought V-173 et le XF5U-1, deux appareils à hélice qui avaient l'apparence de grandes soucoupes plates. Il en a été déjà

question dans le présent livre (voir chapitre VI) à l'occasion des soi-disantes « révélations » de David Lawrence, en 1950.

Mais l'appareil dont l'aspect se rapprochait le plus de la description faite par Arnold était le Jaeger P-13, dessiné pour la Luftwaffe par Alexander Lippisch. Il avait été conçu pour réaliser une vitesse de deux mille cinq cents kilomètres-heure, et Lippisch pensait qu'il pourrait atteindre trois mille cinq cents kilomètres-heure. Il était propulsé par un puissant moteur à réaction et était fait d'un seul bloc, sans aucune partie articulée. L'air entrait par l'avant du moteur, était précipité par la fantastique vitesse de l'engin lui-même dans la chambre de combustion où il était mélangé au carburant, et se trouvait ensuite projeté vers l'arrière par l'explosion instantanément provoquée. Ses ailes étaient tellement inclinées vers l'arrière et arrondies qu'on pouvait aisément le prendre pour un disque. Mais pour autant que nous, le commun des mortels, puissions le savoir, cet avion n'a jamais été achevé et n'a jamais volé.

Dans la série de ses articles sur les soucoupes volantes, *Fate* a fait état, en détail, du cas du lieutenant George Gorman, qui avait soutenu un combat aérien avec un disque volant au-dessus de l'aérodrome de Fargo (Dakota du Nord). Il y a ajouté les récits de Lloyd D. Jensen et de H.-E. Johnson, tous deux spécialistes du repérage par le son et travaillant à la tour de contrôle de l'aérodrome de Fargo, et celui du docteur A.-E. Cannon, opticien, qui avait vu le même objet alors qu'il était lui-même en avion et avait observé tout le « combat aérien » à la jumelle. La revue nous a présenté ainsi sur le cas du lieutenant Gorman un compte rendu beaucoup plus circonstancié que le service de renseignements de l'Armée de l'Air, et a fait ressortir que le Mustang F-51 de Gorman a bel et bien été surclassé tant dans le domaine de la vitesse que dans celui de la maniabilité, par l'engin inconnu.

Au cours du même printemps 1948, *Fate* a publié un autre article. Il était intitulé « Le mystère des disques volants ». La seule conclusion que l'on pouvait tirer de la lecture de cet article était que ce mystère n'en était un que pour les membres du personnel de l'Armée de l'Air spécialisés dans l'invention des mystères. Il contenait également un exposé détaillé de l'affaire tant controversée Crisman-Dahl. Sa publication a eu lieu un an avant que le condensé des conclusions préliminaires du Service du Matériel Aéronautique n'eût flétri Crisman et Dahl en tant que mystificateurs. En somme, pour un dollar — prix de la revue — les contribuables américains auraient pu alors obtenir de *Fate* un exposé des faits bien meilleur qu'ils ne devaient en avoir pour les millions de dollars engloutis dans le *Projet Soucoupe*, et tout cela un an plus tôt.

CHAPITRE IX

LA CONTROVERSE CONTINUE

L'unanimité avec laquelle les magazines de plus grand format se sont ligués contre la petite revue *Fate*, parce qu'elle affirmait avoir été la première à annoncer la présence des disques volants au-dessus des Etats-Unis, a été à peu de chose près une cabale de caractère financier.

Le *Saturday Evening Post* a publié deux longs articles au printemps 1949. Ils étaient intitulés : « Ce que vous pouvez croire au sujet des soucoupes volantes » et étaient signés de Sidney Shallet, ancien correspondant à Washington du *New-York Times*.

Une année après Roy Palmer, qui avait pris la direction de *Fate* et avait autrefois publié les *Histoires Etranges*, a écrit un article intitulé « *Vaisseaux de l'espace, soucoupes volantes et nez creux* ». Il y révélait qu'il avait fourni à Sidney Shallet la plupart des renseignements que ce dernier avait utilisés pour ses articles dans le *Post*. Il racontait également qu'au cours d'une entrevue qu'il avait eue avec Stuart Rose, corédacteur en chef du *Post*, peu après la publication par ce journal des deux articles sur les disques volants, celui-ci avait affirmé n'avoir jamais entendu parler de *Fate*. Or, j'ai relevé personnellement dans le numéro du *Post* du 30 avril 1949, page 139, une référence directe à *Fate*. Alors quoi ? Les rédacteurs en chef d'aujourd'hui ne savent-ils plus ce qui est publié dans leurs propres journaux ?

Dans ses articles, Shallet acceptait comme argent comptant les affirmations des personnages les plus haut placés de l'Armée de l'Air selon lesquelles ils ne dissimulaient rien dans leurs manches. Il citait à cet effet le général Hoyt S. Vanderberg, alors chef d'état-major, le général Carl Spaatz, ancien commandant en chef des forces aériennes, les lieutenants-généraux Lauris Norstad et Curtis E. Lemay et le colonel H.-M. McCoy, tous personnalités de premier plan de cette époque.

En faisant la somme de leurs déclarations et en soupesant d'une mains circonspecte les affirmations de ces pilotes de bureau que l'on

a fait ainsi bravement défiler devant nous, on arrive à la conclusion qu'ils ne croient pas à l'existence des soucoupes volantes. La plupart d'entre eux ont eu l'occasion de remarquer d'étranges objets dans le ciel, mais selon eux ces objets se sont révélés être : *a*) le reflet dans les nuages des lumières produites au sol ; *b*) le reflet déformé d'une étoile ; *c*) le reflet du soleil sur le pare-brise d'un avion P-51 frappant les yeux du pilote d'un autre P-51 ; *d*) un type déterminé de ballons-cibles couverts d'une peinture à l'aluminium utilisés à cette époque. Et le général Spaatz a fait à ce sujet une remarque en « si » significative : « *Si* le peuple américain est capable de s'émouvoir à ce point pour quelque chose qui n'existe pas, que Dieu nous aide *si* quelqu'un nous attaque un jour à la bombe atomique, qui sera, elle, bien réelle ! » Bref, tout cela revient à prendre la grosse voix du père Fouettard pour répondre à la logique et à l'observation de faits précis ; c'est le *non sequitur* le plus ridicule que j'aie jamais rencontré.

Parmi les savants, Shallet n'en citait que deux de quelque notoriété. L'un était le professeur Joseph A. Hynek, astrophysicien à l'Etat de l'Ohio, qui n'avait pas dépassé l'ère de la vitesse subsonique, et y est toujours embourbé, si mes renseignements sont exacts. Le second était le docteur Irving Langmuir, Prix Nobel de physique et ayant aussitôt acquis de ce fait, comme la plupart des Prix Nobel, la réputation d'être omniscient. Il était directeur-adjoint du laboratoire de recherches de la General Electric, à Schenectady (New-York). Il faisait également partie, d'après Shallet, de la commission scientifique consultative de l'Armée de l'Air, bien qu'aucune des nomenclatures du Service du Matériel Aéronautique que j'ai vues ne mentionnât son nom. Shallet dit que Langmuir a « passé toute sa vie à lutter contre ce qu'il appelle la science pathologique ». Et lorsque Shallet lui a demandé ce qu'il conseillait à l'Armée de l'Air de faire au sujet des soucoupes volantes, l'autre a répondu : « Les oublier. »

La sécheresse de cette réponse donne à penser que Langmuir a emprunté même sa façon de s'exprimer au Haut Commandement. Et j'imagine sans difficulté, dans ma façon pathologique de voir gens et choses, ces deux messieurs échangeant le salut militaire en claquant des talons à la fin de leur entretien.

Pensez-vous que le *Saturday Evening Post* a été récompensé par les militaires pour avoir dit à des millions de lecteurs, à la fin d'une décoction de dix mille mots, d'oublier le tout ? Au contraire. Il a été rabroué selon l'habitude bien ancrée au Pentagone où l'on considère apparemment tous les Américains avec autant de dédain qu'en nourrissaient les Junkers prussiens à l'égard de leurs paysans, sauf lorsqu'il s'agit de faire une déclaration publique.

Dans l'intervalle de la parution des deux numéros du *Post* qui soutenaient en substance que toute cette affaire des soucoupes volantes n'était que du vent, le Service du Matériel de l'Armée de l'Air a publié le condensé du premier rapport préliminaire de son enquête, reconnaissant au contraire que bien des choses étaient restées sans explication au sujet des soucoupes volantes et qu'il s'efforcerait de les expliquer avant la publication du rapport suivant. Remarquable travail d'équipe, vraiment. Qu'est donc devenu le principe des opérations combinées ? Cela avait marché à merveille entre la presse, la radio et le haut commandement dès le premier jour de la guerre et jusqu'au dernier ; dommage que cette coopération ait été abandonnée dans l'après-guerre.

Après le *Post*, ce fut au tour de *Variety* de prendre position. Mais la politesse exige sans doute que je fasse état des déclarations des autres, et non des miennes : il est convenable de faire passer ses invités devant.

Donc, le 7 avril 1950, David Lawrence, engageait de nouveau dans la bagarre son influente revue *U.S. News and World Report*, en s'insurgeant contre le démenti qui lui avait été infligé par la Maison Blanche et le Pentagone après qu'il eut affirmé que les soucoupes volantes appartenaient à la Marine américaine. Lawrence citait à l'appui de ses dires Ken W. Purdy, directeur de *True :*

« Vous êtes dans le vrai en affirmant que les soucoupes volantes existent », lui avait déclaré en effet Purdy. « Il est indiscutable qu'elles sont bien réelles, et je m'honore du fait que ma publication a été la première à le dire en décembre 1950. »

Ce qui est indiscutable, c'est que personne ne peut aborder ce sujet sans ajouter une péremptoire remarque de ce genre. Or bien des semaines avant que le numéro de *True* contenant l'article de Donald E. Keyhoe eût été mis en vente, *Variety* avait déjà publié deux articles écrits par moi, le premier dès le 12 octobre et le second le 27 novembre. Ces articles contenaient d'autre part des renseignements qui n'avaient jamais été publiés auparavant et qui devaient être par la suite maintes fois utilisés et déformés. Mais il est invraisemblable que le *Post* et *True*, ayant utilisé la même source de renseignements que *Fate*, n'aient pas eu connaissance de la série d'articles parus dans cette revue.

Quoi qu'il en soit, *True* mérite une citation pour son courage. Il était évident qu'en paraissant avec un titre tel que « Les Soucoupes volantes existent », il allait causer toutes sortes d'ennuis aux stratèges du Pentagone. La revue avait dû faire appel à un ancien pilote de l'aviation de soutien de la Marine pour mettre un nom en tête de son article, car aucun membre de l'Armée de l'Air n'aurait évidemment accepté de se mêler, même de très loin, à cette histoire. L'homme en question a été Donald E. Keyhoe, diplômé de l'Académie de Marine, qui avait servi dans l'active dans l'aviation des « Marines » et avait été pendant un certain temps spécialiste des ballons captifs et autres moins lourds que l'air. Entre les deux guerres, il avait aidé à la préparation et à l'entre-

tien de l'avion à bord duquel l'amiral Byrd s'était rendu au pôle Nord, puis avait fait partie du secrétariat de Lindbergh après que ce dernier eut été le premier homme à traverser l'Atlantique en avion, en 1927. Pendant quelque temps Keyhoe avait été également chef du service d'information du bureau de l'aéronautique au Département du Commerce.

True a affirmé que l'article de Keyhoe était le plus important qu'on ait jamais publié, qu'il était « profondément véridique » et « pouvait apporter une réponse à tous les cas signalés ». Il était, paraît-il, basé sur une enquête de huit mois. Il affirmait que notre planète était l'objet d'une observation systématique depuis cent soixante-quinze ans, avec une intensification particulière depuis 1947, et que les engins de transports interplanétaires étaient de trois catégories :

1° Un petit engin sans pilote, en forme de disque, équipé d'une sorte de poste de télévision ou de radio ;

2° Un grand appareil, également en forme de disque, ayant peut-être soixante-quinze mètres de diamètre et volant selon le principe de l'hélicoptère ;

3° Un appareil en forme de cigare, sans ailes, et « volant d'après le principe de l'ascension de Prandtl ».

True ne pensait pas que les moyens de propulsion employés pour ces engins nous fussent entièrement inconnus, mais n'en estimait pas moins que leurs constructeurs étaient en avance sur nous de deux cent vingt-cinq ans. Cela excluait la possibilité que ces appareils aient été construits par des ingénieurs de notre Terre.

« Une importante revue », écrivait Keyhoe (faisant manifestement allusion au *Post*) « a publié deux articles étrangement peu concluants et contradictoires, préparés, croit-on, avec la coopération de l'Armée de l'Air en vue de dénier toute signification aux disques volants. »

Keyhoe donnait ensuite sa propre interprétation du cas Mantell, puis passait aux possibilités actuelles de construction de soucoupes volantes sur notre Terre, grâce à l'énergie atomique ou bien à « l'énergie qui produit les rayons cosmiques ». Il citait également le rapport préliminaire du Service du Matériel de l'Aéronautique pour estimer que « l'éventualité de l'existence de voyageurs de l'espace sur des terres situées en dehors de notre système solaire est beaucoup plus grande que celle de l'existence d'habitants supérieurement intelligents sur la planète Mars ».

Suivait une récapitulation de tous les cas de disques volants restés sans solution, et l'article se terminait par cette citation du document précité de l'Armée de l'Air : « Les soucoupes volantes ne sont pas une simple plaisanterie. »

A peine le papier de Keyhoe-qui, pour citer un mot de Thomas Edison, était « d'inspiration pour un dixième et de transpiration pour neuf dixièmes », avait-il été mis sous presse, que le Service du Matériel

Aéronautique a donné un nouvel exemple de ses procédés habituels : après avoir laissé courir *True* pendant vingt-quatre heures, il lui infligea un démenti catégorique, démentant par la même occasion son propre rapport précédent, à l'instar du scorpion s'infligeant à lui-même une piqûre mortelle. Cette fois, les soucoupes volantes n'étaient pas seulement une plaisanterie, dans l'opinion de l'Armée de l'Air, mais surtout le résultat d'hallucinations collectives.

Réagissant aussitôt, *True* a envoyé des correspondants aux quatre coins du pays, dans l'espoir de trouver aide et réconfort ou de découvrir peut-être quelque autorité supérieure au service de renseignements de l'Armée de l'Air afin de renflouer le prestige de la revue. Pour le mois de mars, elle n'avait rien trouvé de mieux qu'un autre membre de l'aviation de la Marine, mais cette fois un capitaine de frégate en service actif, Robert McLaughlin, pour appuyer la théorie de la réalité des soucoupes volantes. McLaughlin a raconté comment il était tombé par hasard sur un de ces engins de l'espace alors qu'il procédait au relevé des conditions météorologiques existant dans les couches supérieures de la stratosphère, à quatre-vingt-dix kilomètres au nord-ouest du terrain d'essais de White Sands (Nouveau-Mexique).

Le capitaine de frégate McLaughlin travaillait avec trois aides ; ils surveillaient le vol d'un ballon météorologique à l'aide d'un théodolite et d'un chronomètre. Un étrange objet s'est présenté soudain dans le champ du théodolite. Il était de forme elliptique et volait à une altitude de l'ordre de quatre-vingt-dix kilomètres, à une vitesse d'environ deux mille huit cents kilomètres-heure ; son grand diamètre était approximativement trente et un mètres. Ni fumée de dégagement, ni lumière d'aucune sorte, ni autre preuve de combustion ne pouvaient être aperçues à la jumelle.

« Je suis convaincu », devait dire plus tard McLaughlin, « que c'était une soucoupe volante, que ces engins viennent d'une autre planète et sont dirigés par des êtres vivants doués d'une grande intelligence. » La possibilité pour les humains de pouvoir un jour prochain explorer d'autres planètes ne lui paraissait nullement du domaine du rêve. « Pourquoi donc serait-il stupide de penser que des Martiens, par exemple, viendraient nous rendre visite ? »

Cela ne lui semblait peut-être pas stupide jusqu'à la publication de ses observations dans *True*. Mais entre temps les différentes armes avaient été groupées sous la direction centralisée du Département de la Défense, et l'opinion de la Marine en tant que telle avait été reléguée au second plan. Le capitaine de frégate McLaughlin n'a pas tardé à perdre son intéressante affectation à White Sands pour prendre un commandement en mer.

Bien que ceux qui avaient tenté d'engager le jeu avec ou contre les spécialistes officiels de la négation en eussent régulièrement été

récompensés par des rebuffades et des démentis du Pentagone, Henry J. Taylor, éminent chroniqueur de l'American Broadcasting Company, a cru naïvement pouvoir ajouter un chapitre à l'affaire des soucoupes volantes. Il a annoncé à ses auditeurs que la vérité à ce sujet était une bonne nouvelle pour le pays. Les soucoupes volantes font partie des armes secrètes des forces armées américaines, et leurs essais avaient commencé le 25 juin 1947.

Elles sont, a-t-il précisé, de deux types. Le premier est un disque qui tourne à une grande vitesse sur lui-même, peut s'immobiliser ainsi dans l'espace, monter à dix mille mètres, puis retomber à trois cents et généralement se désintègre avant de toucher le sol. Ce sont des disques inoffensifs et sans pilote, dont le diamètre varie de soixante centimètres à soixante-quinze mètres ; le second est le « Spectre Volant » ou XF5U, un engin à propulsion par réaction.

Taylor a ajouté que, pour le cas où ces disques ne se désintègreraient pas en retombant, ils portent l'inscription suivante : « Toute personne qui endommagerait le présent projectile, ou la décrirait en public et en indiquerait le lieu de chute serait passible de poursuites judiciaires. Avertissez les autorités qui le feront chercher. »

Evidemment l'Armée de l'Air a démenti toute cette histoire, de sorte que la bonne nouvelle annoncée n'a pas été confirmée.

Les révélations de Taylor et celles de Lawrence faisaient en fait double emploi, mais elles n'en ont pas moins provoqué deux démentis officiels distincts. Dans le cas de Lawrence, il a même été fait appel au Président Truman pour renforcer les lignes de défense du Pentagone. Son secrétaire de presse, Charles Ross, a déclaré qu'il était très invraisemblable qu'il pût y avoir aux Etats-Unis des armes secrètes dont le Président n'eût pas connaissance.

J'ai déclaré par ailleurs que les adjoints du Président pour la Marine et pour l'Aviation avaient publié des déclarations tellement mal coordonnées et inexactes que si ces hommes avaient été responsables du lancement de la bombe atomique à Hiroshima, celle-ci serait certainement tombée à Manille sur la tête du général McArthur. Il a fallu tout une journée au brigadier général, Robert L. Landry, l'adjoint du Président pour l'Aviation, pour préparer sa déclaration, ce qui ne l'a pas empêché de se tromper de trois mois sur les dates du début et de la fin de l'enquête *Projet Soucoupe*.

Mais les erreurs officielles n'étaient même pas relevées et corrigées par les grands quotidiens, en ce temps-là. A l'exception de quelques journaux locaux, personne ne se souciait de s'en prendre aux militaires pour ce genre d'erreurs qui, dans le journalisme, auraient pourtant entraîné la mise à la porte sans indemnité du dernier des reporters de chiens écrasés.

La veille même du jour où Taylor a annoncé qu'il possédait de bonnes

informations dont le détail serait un jour une grande joie pour le pays (car selon lui les soucoupes volantes seraient américaines cent pour cent), un autre chroniqueur de radio, Walter Winchell, a déclaré à ses auditeurs des deux Amériques et des navires voguant sur les océans que les soucoupes volantes étaient bien réelles, mais qu'elles n'avaient pas été inventées par l'oncle Sam : elles étaient des importations indésirables de l'oncle Joe. Etant donné que la Russie soviétique n'avait d'autre porte-parole officiel que l'oncle Joe lui-même, et que ce dernier n'entretenait aucune relation avec Walter Winchell, « l'information » obtenue du Kremlin n'a reçu aucun démenti officiel. Chose curieuse, elle n'a pas été démentie non plus par le Pentagone. Mais cela se passait un dimanche soir, et il est possible que tous les porte-parole officiels et officieux s'étaient déjà couchés pour récupérer des forces à la suite d'un dur après-midi de labeur sur quelque terrain de golf. Je doute en effet qu'il y en ait eu beaucoup parmi eux qui avaient manqué l'émission de Winchell parce qu'ils étaient aux vêpres.

Sidney Shallet, faisant écho à l'opinion officielle dans ses deux articles du *Post*, disait que si vraiment les Russes poursuivaient des essais avec des appareils supra-soniques et des projectiles télé-commandés, le service de renseignements de l'Armée de l'Air aurait bien voulu savoir comment ils s'y prennent notamment pour rentrer chez eux sans avoir été aperçus par un plus grand nombre de personnes ». Jusqu'à ce jour, affirmait Shallet, les enquêteurs de l'Armée de l'Air n'ont pas recueilli ne serait-ce qu'un petit écrou provenant de l'un des objets inconnus. »

S'ils en avaient trouvé, je suis sûr qu'on aurait envoyé les enquêteurs aux psychiatres plutôt qu'aux spécialistes de l'énergie magnétique.

En gros, l'agence United Press a eu tendance à accorder crédit aux soucoupes volantes et l'agence Associated Press à les considérer comme quantité négligeable. Ed. Creagh, rédacteur de l'A.P. de New-York, a publié le 2 avril 1950 un long article tellement incomplet et fourmillant d'erreurs qu'il aurait mieux fait de rester au lit. C'était intitulé : « Objets dans le ciel. » Creagh disait qu'il n'avait pas la présomption de dire s'il s'agissait de secrets militaires ou de mythes, d'illusions d'optique ou d'invasions de Martiens, mais la lecture de l'article montrait qu'il était enclin à adopter la « ligne » des forces armées et à rejeter toute cette affaire comme n'étant que du vent.

Creagh n'a donné le nom d'aucun membre des forces armées. Par réaction, un porte-parole du côté adverse, utilisant le même masque de l'anonymat, a déclaré qu'il était temps que les militaires se fassent connaître et acceptent la guerre-des-mots à découvert. « Sinon on s'en prendra à Creagh et on l'accusera de ne mettre que du vent dans ses articles. »

L'un des membres de l'opposition, en relations étroites avec le groupe des spécialistes du magnétisme qui avaient examiné au moins trois soucoupes volantes tombées aux Etats-Unis, m'a donné un papier dactylographié reprochant à Creagh de s'être laissé mener par le bout du nez par d'anonymes représentants de l'Armée de l'Air, et le critiquant particulièrement pour avoir accepté sans sourciller l'opinion d'un seul agent de la police des routes bien qu'elle fût en contradiction avec l'opinion unanime de cinq mille citoyens de Farmington (Nouveau-Mexique). Cet agent motocycliste avait affirmé que les centaines de disques volants observés au-dessus de Farmington par cinq mille personnes, n'étaient que des morceaux de coton.

« Si M. Creagh était venu dans la région de Farmington », dit le papier en ma possession, « il aurait su qu'on ne cultive pas de coton à mille cinq cents kilomètres à la ronde. » Les « morceaux de coton » de notre agent motocycliste traversaient le ciel, d'un horizon à l'autre, en trois secondes, chronomètre en main. Cela fait environ cent cinquante kilomètres par seconde ou cinq cent quarante mille kilomètres à l'heure. Il est évident qu'aucun morceau de coton ne peut atteindre cette vitesse, même aux yeux d'un homme sujet aux hallucinations. Placer cinq mille personnes dans cette catégorie, c'est accorder une foi bien trop aveugle dans le bon sens et la mentalité d'un agent de police. »

Creagh reportait également sur un ton ironique les rumeurs selon lesquelles il s'agirait de vaisseaux interplanétaires pilotés par des hommes de très petite taille.

Cela aussi indigne le porte-parole du groupe des spécialistes de l'énergie magnétique : « Où, quand et par qui ces rumeurs ont été lancées ? » voudrait-il savoir. « Allez, monsieur Creagh, donnez-nous les faits. Ne faites pas de déclarations de ce genre en restant ainsi dans le vague. »

Il y avait au moins trois mille mots dans ce papier, mais je suis obligé de poursuivre le sujet du présent chapitre sans les utiliser.

Edward R. Murrow, chroniqueur d'élite du Columbia Broadcasting System, l'un des derniers à traiter le sujet des soucoupes volantes, a dirigé une récapitulation radiophonique de tous les faits connus, depuis Kenneth Arnold jusqu'au Président Truman, c'est-à-dire de 1947 à 1950.

Murrow a déclaré dans une introduction à cette récapitulation qu'aucun des membres du C.B.S. n'avait jamais vu de soucoupes volantes, bien qu'un nombre appréciable de personnes parfaitement dignes de foi aient affirmé en avoir aperçu. Il a interrogé Arnold à Boise (Idaho) par téléphone et a enregistré son témoignage sur dictaphone à New-York.

La version donnée par Murrow de l'aventure d'Arnold apportait une mise au point. Elle révélait comment il s'était fait que les objets avaient reçu le nom de « soucoupes volantes ». Il s'agit d'une mauvaise interprétation faite par la presse de la description donnée initialement par Arnold des engins qu'il avait observés au-dessus du Mont Rainier. « Décrivant la façon dont ils volaient », a-t-il expliqué, « j'avais dit que leur mouvement rappelait celui d'une soucoupe ou d'un caillou plat que l'on jette à la surface de l'eau. Les journaux se sont emparés de la comparaison mais en disant évidemment d'une façon simpliste que les engins eux-mêmes ressemblaient à des soucoupes. »

Après avoir enregistré le récit d'Arnold, Murrow a fait appel au témoignage de tout le monde, depuis les grands galonnés de Washington et les astronomes de Harvard jusqu'à l'homme de la rue. Certaines voix étaient réelles, d'autres simulées, mais les paroles qu'on leur faisait prononcer étaient toujours prises dans des déclarations que ces personnes avaient faites précédemment.

Murrow, parlant d'une voix douce mais assurée, a donné également quelques précisions nouvelles au sujet du capitaine Mantell. On avait souvent dit que Mantell était un pilote de la Garde Nationale du Kentucky — ce qui d'ailleurs n'a rien de honteux — mais en fait il était un vétéran du débarquement en Normandie et avait plus de trois mille heures de vol lorsqu'il prit en chasse une soucoupe volante ou bien la planète Vénus jusqu'à en être désintégré avec son appareil.

Paul Kerby, commentant cet accident, a fait observer que la mort d'un pilote aussi expérimenté constituait une grosse perte pour le pays, et que certainement quelqu'un devait être tenu pour responsable de cette catastrophe, dans le cas où l'engin qu'avait poursuivi Mantell était connu des autorités du Pentagone. Et s'il avait pris en chasse un vaisseau interplanétaire venu d'une autre planète, les seuls responsables de sa mort (en dehors de l'équipage de l'appareil lui-même) étaient ceux qui obstinément s'étaient systématiquement refusés à croire à l'existence de tels engins. Murrow, sans doute, n'est pas allé aussi loin. Après tout, la radio survit grâce à sa facilité de glisser très légèrement sur une glace parfois très épaisse et sans presque en rayer la surface. Il n'a mentionné que très brièvement le *Projet Soucoupe*, disant que les résultats de cette enquête, formant deux gros volumes, avaient été en principe rendus publics, bien que la plupart d'entre nous n'aient jamais eu l'occasion de voir autre chose que le condensé de vingt-deux pages publié par le Service du Matériel Aéronautique. Il a enregistré également une voix du Pentagone revenant sur la trinité d'autrefois : hallucinations collectives, hystérie, mystifications. C'était peut-être la même voix qui avait affirmé aux journalistes californiens que les Etats-Unis ne possédaient pas d'avion à réaction supra-sonique, alors que tout le monde était depuis longtemps fatigué de voir des avions filer dans le ciel à des vitesses de l'ordre de mille trois cents kilomètres-heure.

Mais l'une des déclarations les plus pertinentes de l'émission de

Holt annonce un livre « sérieux » sur les soucoupes volantes, écrit par le chroniqueur de *Variety*, Frank Scully ».

Dans ces circonstances, il aurait été logique que je ne cherche pas à tuer les tueurs de dragons. Mais je vois plus loin, et je n'ai besoin d'aucune boule de cristal pour prévoir que je ne m'en tirerai pas aussi facilement la prochaine fois. Mais j'en profite pour répéter une fois de plus : « Je vous ai déjà prévenus que ces oiseaux-là ne méritent pas votre confiance ».

Est-il jamais arrivé aux rédacteurs de *Time* et à ces messieurs du Pentagone de faire le raisonnement suivant : la Marine est certaine que les soucoupes volantes observées dans le ciel ne lui appartiennent pas ; l'Armée de terre en nie catégoriquement la paternité ; l'Armée de l'Air fait chorus ; le Département de la Défense ne pense pas qu'il s'agisse d'engins construits par une puissance étrangère ; les uns et les autres repoussent avec mépris l'hypothèse selon laquelle ils viendraient d'une autre planète. Mais les soucoupes sont bien là. Cela n'implique-t-il pas que quelqu'un ment, ou bien fait preuve d'ignorance, sinon les deux ?

Dans son édition du 1er mai, le petit magazine *Quick* a donné au Haut Commandement américain une bonne suggestion. Il a déclaré : « Le Haut Commandement devrait publier des démentis plus énergiques s'il veut réellement mettre fin aux rumeurs relatives aux soucoupes volantes ; le Pentagone est rempli d'officiers qui ne savent que penser ». Le seul amendement que j'apporterais serait de remplacer « que penser » par « qui croire ». J'ai déjà dit précédemment : « Que le Pentagone dise blanc ou noir, n'y accordez aucune créance. S'il dit que les soucoupes volantes existent, n'y croyez pas ; s'il dit qu'elles sont un mythe, n'y croyez pas davantage. Ne croyez à rien de ce qu'il pourrait dire. »

CHAPITRE X

CE QU'EN PENSENT LES ASTRONOMES

Jusqu'au solstice d'été de 1950, pratiquement aucun astronome en renom ne s'était présenté comme le témoin oculaire d'une apparition de soucoupe volante. D'éminents astrophysiciens tels que le docteur Donald Menzel, de Harvard, le docteur Gérard P. Kuiper, de Chicago, et le docteur Joseph A. Hynek, de l'Ohio, juraient sur leur serment de fidélité à la Constitution que les soucoupes volantes étaient une absurdité : il pouvait arriver seulement que des pièces de vaisselle fussent emportées dans les airs par un cyclone ! De temps à autre, un astronome se laissait aller à un « peut-être » qui en cachait long, mais la plupart auraient préféré être photographiés trinquant avec Maë West ou acceptant une Chesterfield d'un espion condamné au bagne plutôt que d'enfreindre les lois non écrites de l'Armée de l'Air interdisant de parler de la présence d'engins interplanétaires à proximité de la Terre.

Mais quand ils avaient quitté leur observatoire, mis sous clé pour la nuit leur serment de fidélité à la Constitution, et qu'ils se sentaient en sécurité chez eux, beaucoup admettaient qu'il y avait des « possibilités considérables » en faveur de la théorie astronautique. Ce n'était pas aller bien loin, car tout ce qui peut être considéré — une pointe d'aiguille, par exemple — est « considérable », et tout ce qui est possible est une « possibilité ». Napoléon disait un jour : « *Impossible ? Ce mot n'est pas français !* » Il n'est pas anglais non plus.

Le docteur Walter Lee Moore, astronome de l'Université de Louisville, est certain d'avoir observé un disque qui se dirigeait vers Vénus, et le professeur George Adamski, de Palomar, a déclaré un jour qu'il y avait du vrai dans les récits sur les soucoupes volantes. William Lamb, éminent astronome et théologien du Wyoming, est aussi certain de leur existence que de celle des ailes de saint Michel. De jeunes astronomes amateurs comme Stanley P. Higgins et Edward Coffman se sont beaucoup intéressés aux recherches faites dans ce domaine. Le pre-

mier ne prend pas position, mais le second affirme qu'il a vu une soucoupe au-dessus de Van Nuys (Californie), et il possède trois témoins pour corroborer ses dires.

Mais, dans l'ensemble, les astronomes ayant une situation bien assise ont suivi le conseil qui leur avait été donné de garder le silence sur toutes les visites venant de Mars, de Vénus, ou d'ailleurs. Il est vrai que peu d'entre eux avaient percé la couche de nuages qui entoure Vénus, de sorte qu'il était facile pour eux de déclarer qu'il n'existe aucune vie derrière cet incommode rideau. Par suite, leur demander de confirmer qu'un engin convenablement propulsé peut faire en une heure le voyage aller et retour de cette planète à la Terre, cela reviendrait à renverser les résultats d'un traitement par choc électrique et à morceler aussi complètement que chez un schizophrène des personnalités déjà sujettes à des troubles.

Pour faire admettre aux lecteurs la possibilité des voyages interplanétaires, je ne connais pas de meilleur moyen que celui employé, voilà bien longtemps, par Oberth et Hohmann et par leurs disciples actuels, Bonestell et Ley.

Avant de partir pour la Lune, Vénus et Mars, peut-être serait-il bon de résumer les données astronomiques aujourd'hui admises concernant notre système solaire.

En 1950, les planètes qui gravitent autour de notre Soleil sont au nombre de neuf, et elles ont, au total, trente et un satellites. On présume que trois planètes n'ont pas de lunes, Jupiter en a onze, et la Terre une. Ces trente et un satellites ont été découverts par quatorze astronomes seulement. Galilée, Cassini et Herschel en ont chacun quatre à leur actif. Kuiper, un retardataire, arrivé quand il semblait ne plus rester grand'chose à glaner, a réussi cependant à en trouver deux, en 1948 et 1949. Son télescope a dû aller chercher l'un d'eux à huit millions de kilomètres, ce qui n'est pas tout près de Chicago.

Parmi ces lunes, celles de Jupiter sont les plus grandes, celles de Mars les plus petites : on croit que Deimos, de Mars, n'a que huit kilomètres de diamètre, alors que notre Lune en a 3.500.

Mercure, Vénus, la Terre et Mars semblent former un petit groupe de planètes voisines, au sein du système solaire (à condition de négliger les millions de kilomètres comme on néglige les millions de francs dans un budget national ; qu'on se les représente plutôt comme séparés les uns des autres par une distance bien inférieure à cent *unités*). En simplifiant ainsi, Mercure se trouve à 36 unités du Soleil, Vénus à 67,2, la Terre à 93 et Mars à 141,5. De la sorte, elles paraissent être à une journée de voyage, et les changements de climat ne semblent pas plus terribles que dans n'importe quelle région de l'Amérique, où il fait beau dans une ville pendant qu'il pleut dans une autre.

Les temps que mettent ces planètes à parcourir leur orbite ne sont pas trop différents non plus. A Mercure et Vénus, il faut un peu moins longtemps qu'à nous ; à Mars, un peu plus. Les vitesses sont également assez proches : nous nous déplaçons à 29,7 km. par seconde, Vénus à 34,9 km., Mercure à 48,6 km. et Mars à 24 km. Pas trop de différence non plus entre les pesanteurs : si nous prenons celle de la Terre comme unité, celle de Vénus est 0,85, celle de Mars 0,38 et celle de Mercure 0,27.

Pour le temps de révolution, on en est réduit aux hypothèses en ce qui concerne Vénus ; mais on sait que la planète Mars tourne sur elle-même en trente-sept heures trente-sept minutes et la Terre en vingt-trois heures cinquante-huit minutes.

Masses et densités n'offrent pas de trop grands écarts, et les diamètres sont assez semblables : la Terre a 12.700 kilomètres, Vénus 12.400, Mars 6.800 et Mercure 5.000. Les différences les plus grandes concernent la quantité de lumière reçue : Mercure 7 %, Mars 15 %, la Terre 50 % et Vénus 59 %.

Les dimensions et les positions des planètes sont les mêmes depuis fort longtemps. La plus proche du Soleil est Pluton, et les autres se succèdent dans l'ordre suivant : Mercure, Vénus, la Terre, Mars, Jupiter, Saturne, Uranus, Neptune. La plus grande est Jupiter, puis viennent Saturne, Neptune, Uranus, la Terre, Vénus, Pluton, Mars et Mercure qui est la plus petite.

Uranus, Neptune et Pluton ont été découvertes après l'époque de Képler. Presque toutes les planètes du système solaire sont dans un même plan, et elles se déplacent autour du Soleil en décrivant, non pas des cercles, mais des ellipses. Elles sont donc parfois plus rapprochées et parfois plus éloignées non seulement du Soleil, mais les unes des autres. La distance maximum est appelée apogée, et la distance minimum périgée.

La Terre possède une lune, Mars deux, Saturne dix et Jupiter onze. Vénus, Mercure et Pluton ne semblent pas en avoir. La découverte des satellites a commencé au moins à l'époque babylonienne et continuait encore en 1949. Il est donc possible que d'autres planètes possèdent des lunes qu'aucun télescope ou spectroscope n'a encore décelées. Vénus notamment, qui est enveloppée de nuages, a peut-être un satellite inconnu. Mars n'en a-t-il pas un qui est situé à 9.500 kilomètres seulement, alors qu'une des lunes de Jupiter gravite à 24 millions de kilomètres ? Il n'y a pas de règle fixe concernant la distance entre les planètes et leurs satellites.

On connaît actuellement vingt-trois étoiles possédant des planètes satellites, c'est-à-dire vingt-trois systèmes solaires. Il serait déraisonnable de penser qu'aucune étoile, autre que notre Soleil, ne puisse posséder de planète capable, comme la nôtre, d'abriter des êtres intelligents. Beaucoup d'astronomes estiment effectivement que chacune des

vingt-deux autres systèmes solaires comporte au moins une planète habitable.

Le rapport résumé publié le 27 avril 1949 par le Service du Matériel Aéronautique donne l'étoile « Loup 359 » comme la plus proche de celles qui peuvent avoir une planète comparable à notre Terre. Mais elle est située à une distance de huit années-lumière de nous. A trente mille kilomètres par seconde, une fusée interplanétaire mettrait quatre-vingts ans à se rendre de la Terre du Loup à la Terre du Soleil. Avec l'emploi de l'énergie atomique, ce temps pourrait être réduit à soixante ans et, au minimum, à seize ans. C'est du moins ce que pensent les ingénieurs de l'Armée de l'Air.

Avec un soupir, astronautes et astronomes ont décidé de laisser là « Loup 359 » et de s'occuper un peu de Mars. On sait que l'écrivain Wells a imaginé l'arrivée des Martiens sur la Terre, et que certains continuent à parler de Kenneth Arnold comme de « l'homme qui a vu les habitants de Mars ». Mais la majorité des astronomes pensent que, dans ses meilleurs moments, la planète Mars est encore plus désolée et inhospitalière que le centre du Sahara pendant une tempête de sable. Les Martiens songeraient beaucoup plus à protéger leur vie qu'à voyager dans l'espace. Pour lutter contre la raréfaction de l'air et de l'eau, il leur faudrait inventer des procédés scientifiques de conservation des ressources naturelles, construire des maisons et des cités souterraines afin de résister à la température arctique des nuits. Mais il est possible, d'autre part, qu'une race menacée d'asphyxie et de famine ait cherché à aller s'établir sur une autre planète. Les habitants de la Terre émigrent bien quand les fléaux naturels ou la guerre ont détruit leurs ressources...

Mais d'autres astronomes croient que Mars n'est guère plus froide que nos régions arctiques : 10 degrés centigrades à midi à l'équateur. Le sol est plat, sans accidents et fournirait quantité de terrains d'atterrissage. Aux pôles, la couche de neige n'atteint guère plus de trente centimètres d'épaisseur, et l'eau est rare en tout temps. La végétation ressemble beaucoup aux lichens arctiques. Certains types de plantes poussent sur des toundras balayées par le vent. Il y a peu de phénomènes atmosphériques proprement dits ; mais les tempêtes de poussière sont fréquentes.

Kuiper n'a pas découvert d'oxygène dans l'atmosphère, dont la densité est très faible. Les canaux ou traînées superficielles dont la largeur est estimée à trente-deux kilomètres et la longueur à cinq mille kilomètres, ont été attribués tantôt à des surhommes, tantôt à des défauts des lentilles télescopiques. Quand les calottes glaciaires fondent, les canaux commencent à devenir visibles, et peu après, une végétation verte apparaît.

En 1939, quand Mars passa près de la Terre, les astronomes

publièrent le résultat de leurs observations. Les uns avaient vu jusqu'à quarante canaux, d'autres n'en avaient aperçu aucun. Mais, dans l'ensemble, les savants continuèrent à admettre que si les habitants de Mars n'existaient pas, les canaux étaient réels. A la vérité, comme la distance entre Mars et nous varie de 56 millions à 102 millions de kilomètres, il est difficile de se faire une opinion précise. Les canaux paraissent parfois sinueux, parfois rectilignes. Il arrive qu'ils se coupent, et leurs intersections offrent l'apparence d'oasis.

Si Mars a été habitée par des êtres d'une haute intelligence, il serait normal que ceux-ci aient cherché à se réfugier sur une autre planète en constatant que l'eau se raréfiait sur la leur et que la vie y devenait impossible. S'ils ne se sont pas massacrés les uns les autres au cours de guerres terrifiantes, ils ont pu avancer beaucoup plus loin que la race humaine dans les arts et dans les sciences. Mais il serait juste — si nous pouvions le faire — de les inviter à ne pas s'installer chez nous tant que nous n'aurons pas cessé de nous faire peur réciproquement avec des armes de plus en plus puissantes et de plus en plus horribles : innocents spectateurs, ils seraient certainement les premiers à écoper !

Si les astronomes ne croient guère à la présence d'êtres vivants sur Mars, ils y croient encore moins quand il s'agit de Vénus. Pourtant, les caractéristiques physiques de Vénus s'apparentent à celles de la Terre plus qu'à celles de toute autre planète. En dehors de la Lune, elle est notre plus proche voisine ; mais en raison des épaisses formations nuageuses qui l'entourent, les astronomes n'ont pu l'apercevoir qu'à de rares occasions, et quand ils ont annoncé ce qu'ils avaient observé — chaînes de montages ou éruptions volcaniques — les polémiques ont été si violentes que leurs révélations perdent pratiquement toute valeur.

A l'heure actuelle, Vénus tourne autour du Soleil en 288 jours, ce qui constitue l'année sidérale de la planète. Par rapport à la Terre, elle se retrouve dans la même position au bout de 584 jours (année synodique). Elle se lève avant le Soleil, un peu plus tôt chaque jour pendant soixante et onze jours, jusqu'à ce qu'elle atteigne son élongation occidentale, c'est-à-dire sa distance maximum à l'ouest du Soleil levant. Ensuite, l'Etoile du Matin monte de moins en moins haut dans le ciel : cela dure pendant les deux cent vingt et un jours qui précèdent la conjonction supérieure. Environ un mois avant la fin de cette période, elle est éclipsée par les rayons du Soleil, et on cesse de la voir pendant plus de soixante jours. Elle se trouve derrière le Soleil, ou en conjonction supérieure. Puis elle apparaît pendant un moment après le coucher du Soleil, à l'est de celui-ci : elle est alors l'Etoile du Soir. Pendant deux cent vingt et une nuits, à partir de sa première apparition vespérale, elle s'éloigne de plus en plus du Soleil couchant, jusqu'à ce qu'elle

atteigne son élongation orientale. Puis elle se rapproche du Soleil pendant soixante et onze nuits. Enfin, elle entre dans sa conjonction inférieure et se trouve alors entre la Terre et le Soleil. Elle reste ordinairement invisible pendant un ou deux jours, puis elle apparaît à l'ouest du Soleil levant et redevient l'Etoile du Matin.

Ces phases de Vénus et leur durée exacte sont connues des peuples d'Orient et d'Occident depuis plus de deux mille ans. En effet, l'année vénusienne, qui équivaut à la révolution synodique de Vénus, a été employée dans les calendriers de l'Ancien et du Nouveau Monde. Cinq années synodiques de Vénus égalent deux mille neuf cent dix-neuf jours et six dixièmes, tandis que huit années de trois cent soixante-cinq jours égalent deux mille neuf cent vingt jours et huit années juliennes de trois cent soixante-cinq jours un quart, deux mille neuf cent vingt-deux jours. En d'autres termes, sur une période de quatre années, il existe une différence d'à peu près un jour entre le calendrier vénusien et le calendrier julien.

Depuis la seconde moitié du VIII[e] siècle avant J.-C., Vénus suit, entre Mercure et la Terre, une orbite qui ne s'est plus modifiée. Vue de la Terre, elle est tantôt l'étoile du matin, tantôt l'étoile du soir. A son élongation orientale ou occidentale, elle n'est jamais éloignée du Soleil de plus de 48 degrés, ou trois heures et quelques minutes.

Pour un observateur placé au pôle Nord, toutes les planètes décrivent leur orbite autour du Soleil dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. La plupart de leurs satellites se meuvent également dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (mouvement direct) et un petit nombre tourne dans le même sens que les aiguilles (mouvement rétrograde). Aucune orbite ne forme un cercle parfait, et il n'y a pas de régularité dans la déformation des orbites planétaires. Chaque ellipse s'allonge dans une direction différente.

Les renseignements recueillis sur Vénus, grâce à différentes méthodes d'observation, sont contradictoires. On ne sait pas si Vénus tourne sur elle-même avec une telle lenteur que sa journée dure une année, ou si sa révolution est tellement rapide que son côté non exposé au Soleil n'a pas le temps de se refroidir suffisamment. Chose curieuse, les conseillers astronomiques de l'Armée de l'Air ne considèrent pas comme complètement déraisonnable l'idée que des êtres intelligents puissent exister sur Vénus. On n'y a pas trouvé d'oxygène ni d'eau, mais cela ne signifie pas que Vénus en soit dépourvue. Il se peut simplement que la vapeur d'eau n'atteigne pas la couche de nuages extérieure où nous pourrions la déceler. Les analyses spectroscopiques ont prouvé l'existence d'une grande quantité de gaz carbonique. Et je rappelle à ce propos que l'inventeur Lee Bowman, à qui ses brevets ont rapporté un demi-million de dollars, a imaginé un avion fonctionnant au CO^2 et laissant loin derrière lui les conceptions de pas mal d'ingénieurs actuels.

Les astronomes soutiennent une opinion bizarre : la couche de nuages qui entoure Vénus empêcherait les habitants de la planète d'observer les astres, et par conséquent, ils ne sauraient avoir l'idée de voyager dans l'espace. Mais c'est une hypothèse toute gratuite. Rien ne prouve que les Vénusiens n'aient pas été curieux de savoir ce qui se passait de l'autre côté de ces nuages. Christophe Colomb n'a-t-il pas découvert l'Amérique malgré ceux qui lui objectaient que, si ses navires continuaient à voguer vers l'ouest, ils dépasseraient le bord de la Terre et disparaîtraient pour toujours ? Il est tout à fait possible que certains Vénusiens aient employé le *gaz carbonique* comme moyen de propulsion, longtemps avant Lee Bowman et que la couche de nuages soit percée depuis des siècles. Et n'oublions pas que les meilleurs spécialistes de l'énergie magnétique sont persuadés que, quelque part dans l'univers, des êtres intelligents ont inventé un moyen de propulsion bien supérieur au CO^2, quoi qu'en pensent les bookmakers de l'Armée de l'Air, qui estiment à une sur mille les chances de pouvoir voyager dans l'espace par ce procédé.

Nos plus grands aérodynamiciens ne peuvent imaginer le raid Terre-Mars ou Terre-Vénus autrement qu'en fusée. Je crois qu'un moment viendra où le procédé qu'ils nous proposent nous paraîtra à peu près aussi démodé que la charrette à bœufs, mais Willy Ley et Chesley Bonestell n'en ont pas moins droit à toute notre reconnaissance pour avoir préparé l'opinion à admettre la possibilité des voyages interplanétaires, et leurs récits d'anticipation continueront à se lire avec intérêt quand notre époque sera considérée comme le début de la période astronautique.

Dans *La Conquête de l'Espace*, Ley et Bonestell agissent comme les homéopathes : par petites doses. Ils commencent par la description du lancement réel d'une fusée au terrain d'essais de White Sands, puis ils nous entraînent dans un voyage en fusée de New-York en Californie, de Long-Island en Europe, autour du monde. Et c'est seulement quand nous avons fait sans encombre tous ces voyages qu'ils nous emmènent jusqu'à la Lune.

Les illustrations de Bonestell donnent une impression d'authenticité encore plus grande que des photographies en noir ou en couleurs. Au cours du voyage transcontinental de Long-Island en Californie, par exemple, il nous montre une fusée qui se trouve à quinze kilomètres au-dessus de Manhattan. Elle est braquée à un angle de quarante-cinq degrés, et nous voyons au-dessous de nous Manhattan tout scintillant de lumières. Après, nous sommes à quarante kilomètres au-dessus du New-Jersey : derrière nous, Long-Island et Manhattan sont complètement visibles. Et maintenant, la fusée passe à deux cents kilo-

mètres au-dessus de Williamsport, en Pensylvanie ; au loin, on distingue le lac Erié, Détroit, Buffalo. Il faisait nuit quand notre appareil a quitté Long-Island, mais sa vitesse lui permet de rattrapper promptement le Soleil. Quand nous atteignons le Nebraska, elle est à huit cents kilomètres d'altitude et nous apercevons, au nord, la baie d'Hudson et une aurore boréale !

La fusée vient de passer par le sommet de sa courbe. Maintenant, elle commence à redescendre : arrivée au-dessus du Nevada, elle n'est plus qu'à quatre cents kilomètres du sol. Et la descente s'accélère encore jusqu'à Baja (Californie). Il était temps : un peu plus, nous nous abîmions dans l'Océan Pacifique !

Ayant accompli ce voyage avec autant de facilité, il faudrait être un de ces trembleurs du Pentagone pour refuser de traverser l'Atlantique, puis de faire le Tour du monde. Cela vous obligera peut-être à monter jusqu'à six mille cinq cents kilomètres, mais quel excellent entraînement pour l'inévitable voyage dans la Lune !

On nous assure — comme si l'expérience avait déjà été faite — qu'il faudra quatre jours et quatre nuits pour aller en fusée de la Terre à notre satellite, cette minuscule boule qui se trouve à quatre cent sept mille cinq cents kilomètres de nous à son apogée, et à trois cent cinquante-sept mille cinq cents à son périgée. Sa densité moyenne est de 3,3 (Terre : 5,5). La force d'attraction à sa surface équivaut au cinquième ou au sixième de la pesanteur terrestre. Enfin, sa luminosité n'est que de sept pour cent, au lieu de cinquante pour cent pour la Terre.

En admettant que le pilote de l'engin ait été entraîné à supporter des accélérations allant jusqu'à quatre grammes, en admettant d'autre part que la fusée doive atteindre une vitesse de onze kilomètres par seconde pour échapper à l'attraction de la Terre, il lui faudra trois cent mille secondes pour atteindre le point où l'attraction des deux astres s'équilibre. Les neuf dixièmes de la distance auront alors été couverts. Ce point franchi, la fusée doit faire un tête-à-queue : ainsi les moteurs pourront faire office de freins et réduire la vitesse de la fusée à zéro. Autrement, elle irait s'écraser sur la Lune à onze mille six cents kilomètres à l'heure.

Le retour à la Terre serait plus facile que le voyage d'aller, à condition d'avoir : 1° du carburant, 2° de l'oxygène. Or les astronomes affirment qu'il n'y a pratiquement pas d'air sur la Lune, et quant à y trouver des stations-service... Néanmoins, le départ serait plus facile en raison de la faiblesse de la pesanteur lunaire.

Après avoir franchi en sens inverse la frontière entre les deux champs d'attraction, vous êtes de nouveau soumis à l'action de la pesanteur terrestre pendant les trois cent quarante-cinq mille kilomètres qui restent à parcourir. Durant les huit dernières minutes de la descente, il faudra communiquer à la fusée une accélération égale à l'accélération qu'elle a reçue lors de la montée, sinon elle s'écrasera sur le sol à plus onze mille kilomètres à l'heure au lieu de s'y poser doucement.

Ley et Bonestell présentent une série de « photographies » en noir et en couleurs si réalistes que les futurs touristes auront peu de surprises quand ils visiteront la Lune : cratères, promontoires, baies asséchées défileront sous leurs yeux comme sous les nôtres. Mais ils auront en plus la joie de pouvoir battre sans effort tous les records de saut en hauteur et en longueur, puisqu'ils pèseront six fois moins que sur leur planète natale, et les amoureux pourront rêver au « clair de terre », car, sur la Lune, c'est la Terre qui réfléchit les rayons du Soleil.

Le voyage dans la Lune serait relativement facile. Mais pour aller dans Mars ou dans Vénus, la fusée devrait décrire des ellipses beaucoup plus allongées. Plus Vénus, la plus longue serait peut-être la plus commode, parce que la plus économique au point de vue du carburant. La fusée commencerait son voyage en tournant dans le même sens que la Terre, c'est-à-dire dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis elle se laisserait entraîner dans l'espace et pénétrerait dans l'orbite de Vénus, qui se meut à la vitesse de trente-quatre kilomètres neuf par seconde. Le point de rencontre de la fusée et de la planète peut être mathématiquement calculé. Le voyage durerait deux ans, un mois et trois jours. (Il pourrait être accompli en une demi-heure environ, rétorquent les tenants de la propulsion au moyen des lignes de force magnétiques.)

Dans ses récits de voyage en fusée, Willy Ley invoque l'autorité d'Oberth et de Hohmann. Le docteur Walter Hohmann, qui écrivit *Comment atteindre les corps célestes*, était architecte de la ville d'Essen. Son livre traitait du départ de la Terre, du retour, de la navigation dans l'espace, des orbites décrites autour des corps célestes, et enfin de l'atterrissage sur ces corps célestes. Quant au professeur Hermann Oberth, c'était un mathématicien qui publia à Munich, en 1923, un ouvrage sur la possibilité théorique des voyages interplanétaires. Il estimait que les connaissances techniques étaient déjà suffisantes pour permettre la construction d'appareils pouvant sortir des limites de l'atmosphère, et que des perfectionnements ultérieurs leur donneraient une vitesse assez considérable pour qu'ils ne retombent plus sur la Terre et continuent leur course dans l'espace. Ils pourraient emporter des passagers et, dans quelques décades, être exploités de façon rentable.

Le grand problème n'est pas celui de la vitesse des fusées, c'est celui de la résistance du corps humain. On estime qu'il ne peut supporter une accélération supérieure à quatre ou six grammes. La Terre, dans son mouvement autour du Soleil, nous emporte à une vitesse de

cent quinze mille kilomètres à l'heure sans même que nous nous en apercevions parce que cette vitesse est constante. Ce que le corps humain ne peut supporter, ce sont les variations brusques. Pourtant, en mai 1950, un pilote de la base aérienne d'Edwards attaché au siège d'un appareil d'expérience animé d'une vitesse de deux cent cinquante kilomètres à l'heure a vu cette vitesse réduite de moitié en deux dixièmes de seconde, ce qui correspondait à un ralentissement de trente-cinq grammes, et il a rapporté ensuite que sa vision s'était troublée, mais qu'il ne s'était pas évanoui.

Les sceptiques absolus ne manquent pas. Forest Ray Moulton, par exemple, déclare dans *Regardons le Ciel* que les voyages interplanétaires sont complètement impossibles, qu'il n'existe aucun moyen pour nous de quitter la Terre et que, si nous y parvenions, rien ne pourrait nous guider à travers l'espace vers un autre monde. De plus, aucun engin ne pourrait transporter l'énorme quantité d'oxygène, d'eau, de vivres nécessaires pour une telle randonnée. Mais Willy Ley, s'appuyant sur Oberth et Hohmann, juge que les craintes de Moulton sont le fait d'un esprit mal informé ; et il est certain que les sous-marins qui naviguent pendant huit mille kilomètres sans faire surface et fabriquent en route leur propre oxygène pendant que l'équipage se nourrit d'aliments concentrés donnent raison à Ley plutôt qu'à Moulton.

Je me souviens d'une chanson de ma jeunesse qui avait pour titre : « Pour rentrer chez soi, la route la plus longue est la plus agréable. » C'est peut-être elle qui a donné au docteur Hohmann l'idée des ingénieux itinéraires à travers l'espace qu'il a combinés, et dont le plus remarquable est le dernier : Terre-Mars-Vénus-Terre, la durée du voyage étant inférieure à celle du voyage de la Terre à n'importe laquelle des deux autres plantètes et retour. Pour Vénus, il faudrait deux ans et un mois ; pour Mars, deux ans et huit mois ; mais pour le circuit complet, dix-huit mois seulement !

En effet, le trajet Terre-Vénus peut être accompli en cent quarante-six jours ; mais comme Vénus se meut plus rapidement que la Terre, il faudrait attendre sur Vénus que la Terre soit dans une position propice au voyage de retour. Cet arrêt serait de quatre cent soixante-dix jours. Encore cent quarante-six jours de route, et sept cent soixante-deux jours se seraient écoulés entre le départ des passagers et leur retour sur la Terre. Mars se meut plus lentement que la Terre mais, de même que pour Vénus, le trajet aller-retour ne pourrait se faire sans une escale prolongée : deux cent cinquante-huit jours pour aller, autant pour revenir, et quatre cent cinquante-cinq jours pour attendre que la Terre ait repris, sur son orbite, la position qu'elle occupait au départ, soit au total neuf cent soixante et onze jours.

Ce que Hohmann envisage pour terminer, c'est un voyage de la Terre à Mars, où la fusée ne se poserait pas : elle reviendrait couper

l'orbite de la Terre, continuerait jusqu'à celle de Vénus, tournerait autour de cette planète pendant un certain temps, puis rejoindrait l'orbite de la Terre au moment favorable. Elle effectuerait ainsi le parcours en moins de temps que si elle s'était rendue dans une seule des planètes. Evidemment, les voyageurs ne rapporteraient pas beaucoup d'impressions sur la vie dans Mars ou dans Vénus, mais il y seraient passés et seraient revenus au bout de dix-huit mois seulement. Or, le temps, c'est de l'argent, comme chacun sait.

Pour un tel voyage, la consommation de combustible est un problème déjà résolu, mais bien d'autres facteurs restent à étudier. Les partisans de la propulsion par fusée fixent à vingt-cinq ans le temps qui nous sépare de la réalisation du voyage dans la Lune. Pour les planètes voisines, le délai est encore bien plus long. C'est pourquoi nous n'apprenons pas sans stupéfaction, nous qui en sommes toujours à tâtonner dans le domaine de la désintégration nucléaire, de la propulsion par réaction, des rayons cosmiques et des fusées interplanétaires, que des êtres pilotant des soucoupes volantes qui utilisent l'énergie magnétique nous observent peut-être depuis des siècles et se demandent encore s'ils doivent venir nous tendre amicalement la main.

CHAPITRE XI

UNE CORRECTION AÉRODYNAMIQUE

Il existe un proverbe aérodynamique (s'il n'existait pas, il faudrait l'inventer) selon lequel tout a une fin sauf une soucoupe volante, qui n'a ni fin, ni commencement.

Mais toute règle a des exceptions, et trois des exceptions les plus marquantes sont celles de Léo Bentz, George de Bay et Jacques Fresco, qui ont vu ou construit des soucoupes volantes, il y a bien des années de cela. Bentz, constructeur d'automobiles bien connu, a révélé qu'il avait assisté aux essais confidentiels d'une soucoupe volante à Griffith Park, en Californie, dès 1928. L'engin avait été conçu par George de Bay ; il glissait dans l'air comme une pierre plate ou, plutôt, comme une véritable soucoupe que l'on aurait lancée la face incurvée tournée vers le sol, ce qui, d'après de Bay, demandait dix fois moins d'énergie qu'il n'en était dépensé à cette époque pour la propulsion des plus lourds que l'air. Il n'était cependant pas conçu pour transporter un pilote ou une charge quelconque. Bentz a perdu la trace de de Bay avant la dernière guerre mondiale, et pense qu'il est parti pour l'U.R.S.S.

En 1938, Jacques Fresco avait établi les plans d'une soucoupe volante. Mais les sociétés de constructions aéronautiques auxquelles il avait soumis ces plans lui avaient dit que son appareil s'écartait trop de tout ce qu'elles étaient en mesure de réaliser. Fresco s'était ensuite consacré à des engins plus traditionnels, travaillant notamment à Pearl-Harbour juste avant le déclenchement de la guerre du Pacifique, et son projet de soucoupe volante avait été oublié dans un tiroir.

Fresco, homme de petite taille avec des yeux de fox-terrier et un esprit aussi vif et perçant que le vent du Nord, appartient à cette catégorie de savants qui ne croient qu'aux choses mesurables. Les soucoupes volantes, dit-il, ne sont peut-être, parfois, que le reflet, dans l'humidité suspendue dans l'air, de grands réservoirs à gaz ou à essence recouverts d'une peinture à l'aluminium. « Ces reflets semblent mouvants parce qu'ils sont créés par le Soleil qui tourne dans le ciel, et cela peut tromper des observateurs se trouvant au sol aussi bien qu'à bord des avions. » Il n'en reste pas moins, selon lui, que les disques volants ont un réel avenir devant eux. Mais il estime qu'il est impossible de les faire voler sans avoir recours au gaz, à l'hydrogène ou bien aux turbines à réaction. Lorsqu'il a appris que quelqu'un avait offert vingt-cinq mille dollars pour une soucoupe bien réelle et tangible, et qui volerait, il a déclaré qu'il ne serait pas « fair-play » de sa part d'accepter cette proposition : « Ce serait comme si j'enlevais sa sucette à un enfant ! Je peux en effet construire pour quinze mille dollars un disque volant qui irait si vite qu'aucun pilote ne pourrait y résister. Mais je poursuis actuellement des recherches destinées à permettre aux hommes de se soumettre à ces énormes vitesses sans inconvénient. »

Je lui ai suggéré un jour que les soucoupes volantes étaient peut-être propulsées par l'énergie magnétique. Cette remarque arrêta net son flot de paroles, et le transforma pendant un moment en statue de pierre, nouveau *Penseur* de Rodin. Puis il réagit : « Aucun ingénieur de l'aéronautique n'a pu aller si loin », dit-il avec détermination. « Moi-même, je n'insiste plus sur la construction de soucoupes volantes parce que l'industrie moderne n'en veut pas. Mais si elles doivent être construites dans l'avenir, elles ne devront pas être vraiment révolutionnaires. » Je laisse au lecteur le soin de déterminer le sens de cette dernière remarque.

Dans le monde de l'aéronautique, Fresco passe pour avoir toujours vingt ans d'avance sur son temps. A l'époque où je l'ai consulté au sujet des soucoupes volantes, espérant l'utiliser en tant qu'élément de contrôle, il travaillait à ce qu'il croyait devoir être des engins aériens d'avant-garde. Au lieu d'être embarrassés par l'électricité statique, que les avions recueillent en vol et dont ils se déchargent en général au moyen d'un fil de queue spécial, les engins de Fresco devaient utiliser cette électricité pour augmenter leur force de propulsion.

Un autre problème à résoudre était celui de la tendance de l'avion à se mettre en vrille, ou à piquer du nez lorsqu'il court sur son erre, à vitesse réduite. Fresco a prévu pour cela un système de contrôle de vol électrostatique qui empêcherait l'avion de tomber même si le pilote venait à en perdre la direction : un flot d'électrons partant en éventail des ailes de l'avion le maintiendrait en position de vol, tout en augmentant la vitesse de l'appareil ; cette pluie horizontale d'électrons projetée en avant supprimerait en effet la résistance de l'électricité statique. De plus, cette pluie électronique empêcherait l'eau d'atteindre l'appareil, de sorte que le pare-brise du pilote ne serait jamais brouillé et que la visibilité en serait améliorée.

Quant aux avions de l'avenir eux-mêmes, Fresco prévoyait que ce

seraient des fusées à ailes rentrantes. La résistance de l'air ayant été considérablement réduite par l'utilisation de l'énergie électro-statique, une vitesse de l'ordre de cinq mille kilomètres-heure serait courante, et il serait possible d'atteindre au delà de notre stratosphère des vitesses de cent cinquante mille kilomètres-heure... Ces vitesses ne seraient évidemment atteintes que progressivement, notamment par l'utilisation d'un moteur auxiliaire de démarrage de modèle classique.

D'une manière générale Fresco est d'avis que moins le pilote a d'initiative à bord d'un appareil, plus le vol est sûr. C'est un partisan convaincu du vol entièrement automatique et, dans le domaine militaire, de « la guerre presse-bouton ».

Je lui ai dit que d'après les soucoupes volantes que mes informateurs avaient examinées on avait déjà trouvé le moyen de diriger les engins aériens par simple pression sur divers boutons ; les disques étudiés ne comportaient en effet que des boutons sur leurs tableaux de bord, n'avaient pas de moteur visible et, selon toute vraisemblance, pouvaient atterrir sans casse, même si leur équipage était mort.

Fresco m'a répondu que des déclarations de ce genre ne feraient que mettre les ingénieurs de l'aéronautique dans l'embarras. Je lui ai dit alors que Hall Hubbard, vice-président et ingénieur en chef des usines Lockheed, était déjà dans l'embarras. Hubbard avait en effet reconnu qu'il était possible de construire et d'utiliser des engins ressemblant à des disques, mais avait affirmé qu'au stade actuel de nos connaissances, il serait impossible d'atteindre avec ces engins les vitesses dont tout le monde parle à propos des soucoupes volantes.

Fresco m'a demandé alors l'ordre de grandeur de ces vitesses : à peu près la vitesse de la lumière, lui ai-je répondu, c'est-à-dire trois cent mille kilomètres à la seconde. Cependant certains prétendent qu'il serait possible d'atteindre quatre cent cinquante mille kilomètres à la seconde, malgré l'assertion d'Einstein selon laquelle rien ne peut dépasser la vitesse de la lumière. Fresco a adopté un moyen terme entre Hubbard et Einstein : « Je pense que nous atteindrons cent cinquante mille kilomètres à la seconde — en dehors de notre atmosphère — dans un avenir assez rapproché. Mais je cale au delà, et vous ne réussirez qu'à vous rendre ridicule si vous voulez aller plus vite, même sur le papier. »

A l'appui de son argumentation, il s'est mis en devoir de me décrire quelques modèles de soucoupes volantes que l'on pourrait construire dès aujourd'hui. Le premier est le modeste engin par lequel il avait lui-même commencé en 1938. Il comporte huit petits moteurs à réaction disposés sur le pourtour de l'engin d'après le principe du « soleil » des feux d'artifice. La partie centrale en était fixe par rapport à l'aile circulaire. Ce modèle avait été conçu avant l'invention des turbines à réaction, et était donc considéré comme irréglisable à cette époque.

Mais depuis lors, Fresco a dépassé le stade des turbines à réaction, dans le but de rattraper un retard éventuel sur les savants d'une autre planète. Il a imaginé un disque propulsé par turbine à hydrogène et composé de deux plateaux circulaires superposés. La carlingue est faite de métal transparent. Dans le centre se trouve une sphère contenant de l'hydrogène liquide, qui alimente un réacteur nucléaire. Ce liquide est d'abord dirigé vers une turbine supérieure, qui tourne dans un sens entraînant le plateau supérieur, puis vers la turbine inférieure qui tourne avec le plateau inférieur dans le sens opposé ; cela crée un couple-moteur comme dans l'hélicoptère. Une série de pales sont disposées sur le plateau supérieur et orientées de manière à projeter vers le bas l'air qu'elles brassent au-dessus de l'engin. Il en résulte que la pression diminue au-dessus du disque et augmente au-dessous, d'où un mouvement ascensionnel dont la force est réglée par la vitesse de rotation de la turbine supérieure.

Ensuite un dispositif spécial d'équilibre permet de contrôler la direction de vol ; en inclinant le disque dans un sens déterminé, par rapport à l'horizontale, on fait en sorte que l'air chassé vers le bas de l'engin tende à s'échapper dans le sens opposé à l'inclinaison, propulsant ainsi le disque dans la direction voulue. La vitesse est augmentée par l'utilisation des radiations interstellaires, grâce à la polarisation par exemple ou encore grâce aux rayons cosmiques, de sorte que l'engin est entraîné à travers l'espace exactement comme l'est un météore.

Je lui ai demandé s'il connaissait la composition des météores.

— Nickel et fer dans la plupart des cas, parfois cobalt.

— Et quel est le métal dont on fait les meilleurs aimants ?

— L'acier, bien sûr.

— Et le manganèse ou l'aluminium ?

— Ce sont des métaux antimagnétiques. D'ailleurs, l'électro-aimant repousse l'aluminium.

— D'accord. Mais savez-vous qu'un alliage composé de soixante et un pour cent de cuivre de vingt-quatre pour cent de manganèse et de quinze pour cent d'aluminium est idéal pour l'aimantation ?

— Où voulez-vous en venir ?

Je lui ai expliqué alors que, d'après les spécialistes du magnétisme, les météores se déplacent en suivant les lignes de forces magnétiques, et que s'ils tombent parfois sur la Terre, c'est pour avoir pénétré dans une zone de vide magnétique comme il s'en trouve dans notre atmosphère. Ces spécialistes pensent que c'est justement ce qui est arrivé aux soucoupes volantes.

— On ne le croira jamais, déclara-t-il net.

J'ai exprimé l'avis contraire ; il suffirait, à mon avis, d'être en possession de toutes les données du problème, et tout le monde finira par être convaincu.

CHAPITRE XII

A L'INTÉRIEUR DES SOUCOUPES VOLANTES

Il est une pratique judiciaire courante qui consiste à laisser au prévenu une relative liberté de mouvement, dans l'espoir qu'il fera quelque faux pas prouvant sa culpabilité ; cela évite la longue et parfois difficile procédure des interrogatoires officiels. Mais lorsque cette pratique laisse subsister un doute dans l'esprit des jurés, l'avocat de la défense peut faire comparaître un témoin imprévu. C'est ce que je me propose de faire.

En été 1949, accompagnant dans le désert de Mojave des hommes qui y poursuivaient des recherches d'ordre magnétique, j'ai rencontré un savant que ses contemporains considèrent comme le spécialiste de l'énergie magnétique le plus éminent des Etats-Unis. Il possède un nombre impressionnant de diplômes, délivrés par les établissements les plus divers tant des Etats-Unis que de l'étranger. C'est l'homme que j'ai appelé précédemment le docteur G.

Au cours de la guerre, il avait été chargé de diriger un groupe de savants ayant reçu la mission de mener la lutte contre les sous-marins et contre les projectiles aériens guidés de l'ennemi, en employant contre eux des procédés nouveaux, différents des méthodes décourageantes employées précédemment. Dans ce but, ces hommes ont procédé à quelque trente-cinq mille essais et expériences sur terre, en mer et dans les airs. Ils avaient deux grands laboratoires à leur entière disposition, ainsi qu'un budget secret d'un milliard de dollars.

Leur travail n'a jamais été divulgué, contrairement aux travaux qui ont permis de fabriquer — pour deux milliards de dollars — la première bombe atomique. Qu'il suffise de dire que leurs travaux étaient du domaine du magnétisme. Bien après que les autres savants, démobilisés, eurent repris leurs occupations antérieures dans l'industrie ou dans l'enseignement, le groupe dirigé par le docteur G. poursuivait encore ses recherches ; son chef n'a pas été dégagé de ses obligations envers l'Etat avant le mois de juillet 1949.

Je l'ai rencontré peu après cette date. C'est lui qui nous a parlé en détail de la première soucoupe volante qui a atterri aux Etats-Unis. Une autre était précédemment tombée au Sahara, mais elle avait été réduite en bouillie aussi complètement que pourrait l'être un psychiâtre dans un bel accident d'auto. Celle qui nous intéresse s'était posée doucement sur le sol, comme un ralenti de Sonja Henie dansant la *Mort du cygne*.

Deux « ténescopes » avaient repéré l'engin inconnu dès qu'il eut pénétré dans notre atmosphère. Ils avaient suivi sa progression et déterminé approximativement l'endroit où il allait atterrir. Quelques heures après son atterrissage, des pilotes militaires alertés à leur base de Durango (Colorado) prenaient l'air et partaient à sa recherche. Ils l'ont repéré dans un endroit très difficilement accessible des hauts plateaux situés à l'Est d'Aztec, dans le Nouveau-Mexique. Des sentinelles ont été aussitôt parachutées pour en assurer la garde. C'est alors que le docteur G. et sept de ses collègues du groupe de spécialistes des questions magnétiques ont été appelés pour examiner l'étrange appareil.

Arrivés sur les lieux, les savants ont décidé que le mieux serait de commencer l'examen de l'appareil à distance, sans le toucher. Pendant un jour ou deux ils le tâtèrent ainsi au moyen de compteurs Geiger, d'instruments à rayons cosmiques et autres.

« Finalement, nous avons décidé que l'appareil était désormais inoffensif », raconte le docteur G., « et rien n'avait indiqué qu'il y eût des êtres vivants à l'intérieur. Au premier abord, il ne semblait pas y avoir de porte dans ce qui indiscutablement était la cabine. Sa partie extérieure était absolument lisse, à l'exception d'une sorte de hublot brisé, dont la substance transparente a semblé, à première vue, être du verre. Plus tard, l'examinant plus attentivement, nous nous sommes aperçus qu'il s'agissait d'une substance tout autre, ne ressemblant à aucune autre matière transparente connue aux Etats-Unis. En fin de compte nous avons pris une longue barre d'acier et avons agrandi l'ouverture que constituait le hublot brisé.

« Nous avons pu ainsi regarder à l'intérieur. Nous y avons découvert seize corps d'êtres humains dont la taille allait de quatre-vingt-dix centimètres à un mètre.

« Cette découverte nous a donné la certitude qu'il y avait nécessairement une porte quelque part permettant d'entrer dans l'appareil et d'en sortir, à moins que les occupants n'aient été enfermés hermétiquement dans une cabine à air conditionné. Nous avons donc poursuivi nos recherches, tâtonnant à l'intérieur de la cabine au moyen de la même barre d'acier, par l'ouverture agrandie du hublot. Nous avons réussi ainsi à atteindre, de l'autre côté de la cabine par rapport à notre ouverture, un bouton, ou plutôt un bouton double. Lorsque nous l'avons poussé, ce bouton a déclenché à notre grande surprise le mécanisme

d'une porte qui s'est ouverte toute grande ; elle était si bien ajustée dans la coque qu'elle était parfaitement invisible de l'extérieur. Nous avons pu ainsi pénétrer à l'intérieur de l'engin.

« Nous avons commencé alors par sortir les cadavres des petits êtres et les avons étendus sur le sol. Nous les avons examinés ainsi que leurs vêtements, et je me souviens que l'un de mes collègues a observé : « Cela aurait pu être la mode de 1890. » Les corps étaient parfaitement constitués et en tous points semblables aux nôtres ; il ne s'agissait pas de ce que nous appelons des nains. La seule chose qui semblait anormale était l'apparence de leur peau qui était brunâtre, comme si elle avait été grillée. L'unique conclusion que nous avons pu en tirer à ce moment était qu'un accident était survenu quelque part dans l'espace et que ces corps avaient été littéralement brûlés, soit par l'air qui avait envahi la cabine par le hublot brisé, soit par suite d'un trouble mécanique qui se serait produit dans le système de propulsion et de conditionnement d'air de l'engin. »

Les savants ont entrepris ensuite l'examen de l'appareil lui-même, dont la coque était faite d'un métal ayant l'apparence de l'aluminium.

« Les informations publiées de temps en temps dans les journaux au sujet de ces étranges visiteurs », poursuit le docteur G. « soulignaient toujours qu'ils ressemblaient à des soucoupes volantes. L'appareil que nous avions sous les yeux avait effectivement la forme d'une énorme soucoupe, et l'on aurait presque pu dire qu'il y avait une tasse dans cette soucoupe, parce que la cabine se trouvait encastrée en son milieu. Le diamètre total de l'engin était à très peu de chose près, cent pieds (trente mètres), exactement quatre-vingt-dix-neuf pieds et quatre-vingt-dix-neuf centièmes. Sa hauteur, calculée d'après une ligne verticale imaginaire partant de la bordure de l'aile circulaire et allant jusqu'au plan de sa base, était de vingt-sept inches (soixante-sept centimètres cinquante). La cabine, entièrement circulaire, avait dix-huit pieds (quatre mètres quarante) de diamètre et soixante-douze inches (un mètre quatre-vingts) de haut. Elle émergeait exactement de quarante-cinq inches (un mètre cent vingt-cinq) au-dessus de l'aile circulaire. C'est dans cette partie supérieure de la cabine que se trouvaient les hublots. »

Ayant pénétré dans l'appareil, les savants ont cherché à déterminer quelle était sa force de propulsion. Le docteur G. a été le premier à émettre l'hypothèse qu'il utilisait les lignes de force magnétiques ; l'un de ses assistants a suggéré d'appuyer sur quelques-uns des boutons se trouvant sur ce qui semblait être le tableau de commande, pour voir ce qui se produirait. Mais après une brève discussion, il a été décidé que ce serait la dernière des choses à faire, parce que si l'engin se mettait en marche, personne ne saurait sur quel bouton appuyer pour l'arrêter.

« Ainsi », dit le docteur G., « aucun d'entre nous n'a poussé aucun des boutons du tableau de commande. »

Devant le tableau de commande il y avait deux sièges « en forme de seau » et deux des petits hommes s'y trouvaient encore assis, affaissés sur les boutons de commande.

Que l'appareil volât ou non en utilisant les lignes de force magnétiques, il a paru certain qu'il possédait un dispositif de contrôle de vol automatique agissant de telle sorte que si une avarie se produisait en plein vol, ou si les pilotes se trouvaient pour une raison quelconque dans l'impossibilité de le guider, le dispositif entrait en action et faisait atterrir l'engin de la façon la plus parfaite.

« Aucun d'entre nous n'a pu arriver à découvrir pourquoi ni quand le hublot s'était brisé », remarque le docteur G., « ni dans quelle région de l'espace les occupants de l'engin avaient trouvé la mort. Nous n'avons pu que constater qu'ils étaient là, morts selon toute vraisemblance de brûlure ; et nous avons poursuivi l'étude de l'intérieur de l'appareil.

« Nous y avons découvert des sortes de brochures ou de cahiers, traitant probablement de la navigation aérienne. Mais nous n'avons pas été en mesure de déchiffrer un seul mot de ces écrits, dont les caractères nous ont paru se rattacher à l'écriture idéographique (les mots et les idées étant représentés par les objets qui les rappellent le plus). Tous ces cahiers ont été remis à l'Armée de l'Air, qui a fait savoir qu'elle les confierait à des hommes spécialisés dans la lecture de pièces de ce genre. »

J'ai demandé au docteur G. s'il avait connaissance du résultat obtenu par ces spécialistes. Il m'a dit que, pour autant qu'il pouvait le savoir, aucun progrès n'avait pu être réalisé à cet égard.

Les savants n'ont trouvé à bord de l'engin aucune carte et, en apparence, aucun instrument de destruction ni arme à feu d'aucune sorte. En approfondissant le problème, le docteur G. est arrivé à la conclusion que l'équipage de la soucoupe volante n'avait nul besoin d'armes, parce que s'il était propulsé magnétiquement, il possédait indiscutablement le moyen de démagnétiser un objet susceptible de venir à sa rencontre, qu'il s'agît d'un simple aérolithe ou d'un Mustang F-80. La démagnétisation lui permettait de détruire l'obstacle en le désintégrant. Cela s'applique évidemment aux êtres humains de notre terre ou à tout autre objet avec lequel il serait entré en contact.

— Dites-moi, docteur, lui ai-je demandé, que pensez-vous de tout cela ? D'où croyez-vous que viennent ces appareils ?

— Evidemment nous ne savons rien avec certitude à ce sujet, m'a-t-il répondu, mais la théorie la plus plausible est, malgré l'opinion contraire des astronomes, qu'ils viennent de Vénus.

— Qu'est-ce qui vous fait croire à cette théorie ?

— Eh bien ! les dernières recherches relatives à la possibilité de la vie sur les autres planètes ont établi d'une façon assez précise qu'il y avait plus de chance que des êtres humains se trouvent sur la planète Vénus que sur la planète Mars. Telle est du moins l'opinion d'un grand nombre d'astronomes.

Cette théorie s'appuie également sur la taille des occupants de la soucoupe volante. Le docteur G. va jusqu'à dire que si des êtres humains se trouvent sur la planète Mars, ils sont, par suite des conditions solaires et autres qui y règnent, quatre ou cinq fois plus grands que nous ; et comme la taille des occupants de l'engin tombé sur notre terre était comprise entre quatre-vingt-dix centimètres et un mètre, il semble que la planète Mars se trouve exclue.

Au cours de la période de trois mois qui a suivi cette première et accidentelle conversation au sujet de ce vaisseau interplanétaire trouvé sur notre sol, l'un des membres de notre groupe n'a cessé d'assaillir le savant de questions, lui demandant jour après jour d'autres détails, chaque fois qu'il en trouvait l'occasion. C'était la plupart du temps lorsqu'il se trouvait seul avec lui, en train de travailler ; et cette circonstance était doublement inopportune, d'une part parce que cela distrayait le savant de ses recherches, et d'autre part parce que celui-ci considérait qu'il était de son devoir, aussi bien à notre égard qu'à l'égard de lui-même, de porter à notre connaissance toutes les données du problème de façon que nous puissions nous faire une opinion en toute impartialité.

— En quelle matière étaient construites les soucoupes volantes ? a demandé un jour notre collègue au docteur G.

— La couche extérieure, a répondu l'autre, était faite en un métal qui ressemblait à de l'aluminium. Mais les nombreuses épreuves chimiques auquel il a été soumis jusqu'ici n'ont apporté aucune preuve positive permettant de dire qu'il s'agit d'un quelconque alliage d'aluminium que nous connaissons.

Cependant ce métal était d'une extrême légèreté. Deux ou trois hommes pouvaient soulever le plus grand engin d'un côté. D'autre part, une douzaine d'hommes ont pu monter sur l'aile circulaire sans que leur poids l'eût fait plier si peu que cela soit.

— Les autorités de l'Armée de l'Air, a poursuivi le docteur G., ont finalement voulu transporter l'engin en un lieu plus accessible que les hauts plateaux du Nouveau-Mexique. Il a été alors décidé de le démonter, car il était trop volumineux pour pouvoir être déplacé en bloc. On a fait alors une constatation extrêmement intéressante : il n'y avait ni rivets, ni boulons, ni vis ; rien n'indiquait comment l'appareil avait été assemblé. Un examen minutieux a permis de constater en fin de compte qu'il était composé de plusieurs panneaux emboutis en

force et se rejoignant tous à la base, formant ainsi un dessin semblable à celui de la section droite d'une orange.

« Lorsque la cabine eut été enlevée, on s'est aperçu qu'un double engrenage mobile la reliait au fond de l'aile circulaire. Le tout était très ingénieusement ajusté, et il a fallu prendre toutes sortes de précautions pour dégager une pièce de l'autre. Les diverses pièces de l'appareil ont été ensuite transportées dans un laboratoire de recherches gouvernemental où elles été soumises à un certain nombre d'expériences pendant une période considérable.

Lorsque le docteur G. a eu l'occasion, plus tard, de revoir ce qui en restait, il a découvert avec stupéfaction et regret que le tableau de commande avait été lui aussi entièrement démonté, à proprement parler mis en pièces, ainsi que tout le mécanisme intérieur. Cette circonstance, dit-il, a empêché toute recherche ultérieure sur le fonctionnement magnétique de l'engin. Il considère que ce démontage inutile est d'autant plus regrettable que si le mécanisme intérieur avait été gardé intact, il aurait peut-être été possible un jour de faire certains essais relatifs à l'emploi des boutons qui se trouvaient sur le tableau de commande. Il est persuadé en effet que dans ces boutons résidait le secret de la propulsion magnétique de l'appareil.

L'un de nous lui a demandé :

— Qu'a-t-on fait avec les corps trouvés à bord de l'engin ?

Le docteur G. sait que plusieurs d'entre eux ont été transportés à la section de médecine de l'Armée de l'Air, où ils ont fait l'objet d'une soigneuse autopsie ; et d'après les rares informations qu'ils possèdent, les chirurgiens ont établi que ces êtres étaient en tous points des êtres humain. Leur seule particularité était l'état absolument parfait de leur dentition ; pas le moindre défaut, pas la moindre trace de carie. Ces petits hommes devaient avoir entre trente-cinq et quarante ans, d'après notre système d'évaluation du temps.

En ce qui concerne leurs vêtements, ils portaient tous le même uniforme, en tissu bleu foncé avec des boutons métalliques. Il était remarquable qu'aucun d'eux n'avait aucun insigne ni sur le col ni sur les manches ; apparemment, ils avaient tous le même grade. Il est possible évidemment que cette conclusion soit parfaitement fausse, mais nous ne pouvons juger en cette matière qu'en nous référant à ce qui se passe chez nous, et à cet égard rien n'indiquait des différences de grade parmi les occupants du vaisseau interplanétaire.

Traitant ensuite des objets trouvés sur les membres de l'équipage, le docteur G. a dit que, d'après ses observations personnelles, ces objets était peu nombreux, mais qu'il en avait vu deux ou trois qui étaient sans doute des instruments à mesurer le temps, semblables à nos montres. Ces instruments présentaient un grand intérêt parce qu'ils semblaient fonctionner sans jamais avoir besoin d'être remontés. Ils

avaient environ le diamètre d'un dollar en argent, mais étaient un peu plus épais. Quatre indications se trouvaient sur le cadran, l'une à la partie supérieure, une autre à l'endroit où figure le chiffre trois sur nos montres, une autre à la place du six et la dernière à celle du neuf. Leur mécanisme était très lent ; l'aiguille faisait le tour du cadran en un mois magnétique.

— Vous savez évidemment, précisa le docteur G., qu'un jour magnétique compte vingt-trois heures et cinquante-huit minutes, or nous avons découvert que le tour complet du cadran demandait exactement vingt-neuf jours, vingt-trois heures et quatre minutes, c'est-à-dire justement la durée d'un mois magnétique.

Il y avait dans la soucoupe volante quelque chose qui avait l'apparence de nourriture ; c'étaient de petites gaufrettes. Des cobayes en ont mangé avec plaisir et n'en ont nullement été incommodés. L'une de ces gaufrettes a été placée dans un bidon de quatre litres d'eau bouillante ; elle a aussitôt gonflé démesurément au point de déborder. On n'a pas trouvé d'autre trace de nourriture dans la cabine. Mais on y a découvert deux bidons d'eau, et en l'examinant on s'est aperçu que ce liquide était chimiquement semblable à notre eau, avec la seule différence que son poids était près de deux fois supérieur. Le docteur G. a souligné que l'on trouvait en Norvège une eau de ce poids.

Un jour, Silas Newton, qui connaissait le mieux le docteur G. et qui poursuivait les mêmes recherches géophysiques que ce savant (et qui, en outre, était libre de toute attache, passée ou présente, avec le Pentagone) a été surpris de l'entendre dire :

— Je serais heureux de vous montrer ces engins pour que vous puissiez vous rendre compte par vous-même que nous sommes sur la bonne piste. J'ai déjà fait une demande de laissez-passer pour vous.

— Avez-vous bien dit : *ces engins ?*

— Oh ! oui, a répondu le docteur G., nous en avons découvert trois et en avons vu un quatrième. Mais ce dernier, a-t-il ajouté en riant, est parti ! Le second avait atterri non loin du terrain d'essais d'Arizona, alors que le premier était tombé au Nouveau-Mexique. Lorsque nous sommes arrivés auprès du second, nous avons trouvé presque la même situation que la fois précédente. Cependant la porte de la cabine était ouverte et les seize membres de l'équipage n'étaient pas « grillés » et n'avaient pas la peau brunie. De l'avis d'un médecin ils n'étaient pas morts plus de deux ou trois heures avant notre arrivée. Nous avons conclu qu'ils étaient morts dans notre atmosphère, par suite de l'ouverture accidentelle de la porte ; le conditionnement d'air de leur cabine correspondait sans doute à la pression atmosphérique existante à la surface de leur planète, et qui était ou trop forte ou trop faible par rapport à la nôtre.

Newton est revenu à la charge :

— Comment faites-vous pour repérer précisément ces appareils-là parmi tous les autres ? Est-ce par hasard ou bien êtes-vous en mesure de déterminer le moment où ils pénètrent dans notre atmosphère ?

— Dans certains laboratoires de l'Etat, dans les usines atomiques d'Alamogordo et de Los Alamos ainsi qu'en divers points du pays, se trouvent des « ténescopes » qui surveillent le ciel jour et nuit, à l'affût d'objets ou d'appareils inconnus. Tout ce qui se présente dans le champ de ces ténescopes est noté. S'il s'agit de quelque chose d'inconnu ou si l'objet en question atterrit, l'Armée de l'Air en est avertie presque immédiatement ; et si cela présente quelque intérêt scientifique, nous sommes à notre tour consultés, nous ou bien des membres d'autres groupes de spécialistes.

« Le second engin, a-t-il poursuivi, était un peu plus petit que le premier, n'ayant que soixante-douze pieds (deux mètres seize) de diamètre ; mais à part cela il était tout à fait semblable à l'appareil de quatre-vingt-dix-neuf pieds et quatre-vingt-dix-neuf centièmes. Les dimensions de ces deux soucoupes ont conduit les savants à supposer que le système mathématique employé par les constructeurs de ces appareils était, selon toute probabilité semblable au nôtre, et cela d'autant plus que « des rapports mathématiques immuables existent entre toutes les planètes de notre système solaire ».

D'autre part, les savants ont été frappés par le fait que l'ensemble des mesures de ces vaisseaux interplanétaires suivait ce que le docteur G. a appelé « le système de neuf » ou « système nonal », par opposition à notre système décimal.

Quant à la troisième soucoupe que le savant et les membres de son groupe ont eu l'occasion d'examiner, elle était tombée non loin de la ville de Phœnix, dans la Paradise Valley.

— Il s'est trouvé que nous étions justement à Phœnix à cette époque, de sorte que nous avons pu arriver sur place très rapidement.

L'un des deux petits hommes qui composaient tout l'équipage de cet engin émergeait à moitié de la portière entr'ouverte ; il était mort. L'autre était assis sur son siège devant le tableau de commande, mort, lui aussi. Cet appareil n'avait que trente-six pieds (dix mètres soixante) de diamètre, et les dimensions de la cabine et toutes les autres mesures suivaient également le sytème de neuf.

Dans le plus grand appareil existait un très ingénieux système de couchettes rabattables, dissimulé dans le mur. Lorsqu'on en déclenchait le mécanisme, on voyait apparaître d'abord un rideau plié en accordéon, qui se déployait selon un demi-cercle à distance voulue de la paroi — circulaire également — de la cabine et d'où se rabattaient ensuite les couchettes. Ce rideau dissimulait également un lavabo. Mais la troisième soucoupe volante, la plus petite, ne comportait ni couchettes

ni lavabos, d'où le docteur G. a déduit que l'appareil était en mesure d'effectuer l'aller-et-retour en un temps si court que ces accessoires étaient inutiles.

— Où se trouve maintenant le petit appareil ? a demandé Newton.

— Dans l'un de nos laboratoires. Dès que j'aurai obtenu l'autorisation de vous y mener, je vous montrerai tout cela.

Malheureusement, lorsque, plus tard, cette autorisation est arrivée, l'appareil avait été démonté et, paraît-il, transporté à Dayton ; et c'est peu après que toute discussion au sujet des soucoupes volantes a été interdite. Tout ce que le docteur G. a pu montrer a été un petit poste de radio sans lampes, quelques éléments d'engrenage, quelques rondelles métalliques et autres objets qui pouvaient être transportés dans la poche. On lui avait laissé ces broutilles pour lui permettre de poursuivre ses recherches.

J'ai vu et examiné moi-même ces objets. Plus de cent cinquante expériences diverses ont été faites sur le métal des engrenages, sans l'entamer. Les engrenages eux-mêmes, dont la démultiplication n'était pas familière aux ingénieurs américains, fonctionnaient sans aucun jeu ni lubrifiant d'aucune sorte. Quant à la radio, dont les dimensions étaient à peu près celles d'une boîte d'allumettes, elle avait été arrachée de la paroi de la cabine qui lui servait peut-être d'antenne. Elle n'avait ni lampes, ni fils, et un seul petit cadran. Le docteur G. a construit pour elle une antenne métallique spéciale, haute d'environ dix centimètres, et a réussi ainsi à capter une note aiguë, sorte de *mi* sur une gamme très élevée se répétant à intervalles réguliers au quart de toutes les heures. Ce n'était pas un poste de radio tels que nous les connaissons, mais c'était certainement un moyen de communication avec l'inconnu.

Comme on lui demandait quelles raisons avaient pu pousser les autorités à garder tout cela secret, le docteur G. a déclaré n'en rien savoir.

— A moins, a-t-il ajouté, que ce soit la crainte de provoquer de la panique ou de heurter certaines conceptions religieuses, ou plus simplement le désir des grands galonnés d'exercer ainsi leur autorité dans le seul but de l'empêcher de s'atrophier. Le gouvernement veut peut-être éloigner les gens de cette zone du Nouveau-Mexique, car l'affaire des soucoupes pourrait fort bien donner naissance à une frénétique poussée de curiosité dans cette région, doublée d'une psychose de terreur chez certaines personnes qui se laissent facilement émouvoir. Et en ce qui concerne l'aspect religieux de la question, j'en ai parlé à certains dignitaires de l'Eglise et ils ont haussé les épaules, ne pouvant concevoir comment les soucoupes volantes pourraient saper les dogmes de la foi. Je n'arrive donc pas à comprendre le mobile de l'Armée de l'Air. Dans tous les cas, son attitude nous a fait perdre la possibilité de travailler sur des éléments tangibles, sur du concret, et nous a obligés de poursuivre nos recherches en nous basant sur de simples

spéculations de l'esprit. Je pense que nous avons néanmoins trouvé les réponses à un certain nombre de questions, mais elles nous ont été fournies par nos propres recherches, et non par les visiteurs inconnus qui, je pense, sont en avance sur nous de cinq cents ans dans la connaissance de la propulsion dans l'espace.

Pourrons-nous un jour rendre leur politesse à ces messieurs des soucoupes et les visiter chez eux, avec ou sans la permission du Pentagone, et ne serait-ce qu'avec le cadavre calciné d'Orson Welles à bord de notre premier engin ? Le docteur G. pense que cela dépend de la rapidité avec laquelle nous augmenterons nos connaissances sur la propulsion magnétique et sur le magnétisme en général. Le savant ne doute pas, à ce propos, que chaque nouvelle visite de soucoupe volante marquât un progrès technique sur la précédente. Il souligne notamment que le troisième engin, le plus petit, était doté d'un train d'atterrissage à trois pieds, vraiment extraordinaire. Ces pieds se terminaient par des coupoles évidées, dans lesquelles tournaient librement de grosses billes de métal, d'après le principe des stylos à bille. Jusqu'ici, rien de bien étonnant. Cependant, lorsque les trois billes tournaient toutes dans le même sens — ce qui se produisait évidemment à l'atterrissage — l'appareil prenait une rigidité de roc ; lorsqu'elles étaient immobiles, au contraire, un enfant aurait pu l'ébranler. Ce secret aurait justifié à lui seul, d'après le docteur G., des années de recherches assidues. Il est possible que d'autres spécialistes travaillant dans l'une des nombreuses dépendances du Pentagone s'emploient actuellement à résoudre ce problème, à l'insu d'autres spécialistes qui ont travaillé sur d'autres aspects du même problème. Cela reviendrait à dire que des hommes travaillent sur des questions voisines sans pouvoir communiquer les uns avec les autres, en gardant pour eux seuls les résultats partiels auxquels ils ont pu arriver afin de ne pas se faire donner sur les doigts pour avoir, soi-disant, révélé des secrets dont quelques anonymes représentants de l'autorité ont arbitrairement décidé qu'ils intéressaient la sécurité nationale.

Nous avons demandé au savant s'il y avait, à son avis, des chances pour que l'Armée de l'Air admette un jour prochain que les soucoupes volantes viennent d'une autre planète. Il a répondu que l'expérience acquise au bout de longues années de travail par l'Armée de l'Air lui permettait de dire qu'il n'était pas dans les intentions de celle-ci de reconnaître qu'une technique de propulsion aérienne entièrement nouvelle avait été mise au point. Les autorités américaines s'en tiennent pour le moment à la propulsion par réaction, et ne veulent pas avoir à changer de batteries. Le docteur G. s'est lancé ensuite dans une longue explication scientifique relative à la possibilité de la création d'une force motrice par la rupture des lignes magnétiques. Il a attiré mon attention sur le fait qu'il passe mille deux cent cinquante-sept lignes de

force magnétiques par centimètre carré ; il est possible de les compter grâce au « ténescope », exactement comme on compte les fils à l'extrémité d'un câble multiple.

Or le sectionnement d'au moins deux de ces lignes de force comporte une possibilité de déplacement jusqu'ici inconnue des spécialistes de l'aérodynamique.

— Vous comprenez évidemment, a-t-il précisé, que la forme de soucoupe est la forme idéale pour la sustentation et le déplacement dans l'espace. Le fait que la soucoupe tourne sur elle-même n'est destiné qu'à assurer son équilibre ; la rotation de l'aile circulaire n'entraîne aucun mouvement latéral. Et l'on sait qu'il n'y a pas d'hélice d'aucune sorte. Ce qui se passe en fait est qu'indépendamment de la rotation de l'aile, la soucoupe se glisse d'une ligne de force magnétique sur l'autre et ainsi de suite.

« Maintenant, étant donné qu'il y a mille deux cent cinquante-sept lignes de force par centimètre carré, il ne reste qu'à maîtriser l'énergie ainsi utilisée, à la discipliner, à en garder le contrôle absolu. D'ailleurs, le sectionnement successif de ces lignes de force permet d'accélérer le mouvement giratoire de l'aile, car on donne naissance ainsi à un « couple de forces » toujours renouvelé.

« Nous raisonnons pour ces phénomènes dans l'abstrait comme pour le courant électrique. Celui-ci se déplace dans un fil métallique ou, comme l'ont dit certains savants, vole dans ce fil. Cela n'a jamais été prouvé d'une façon concluante. Mais nous savons que lorsque l'énergie électrique est créée à sa source, la dynamo se trouve transmise par un fil métallique, que celui-ci devient un champ magnétique et qu'à ses extrémités nous pouvons l'utiliser sous forme de lumière ou autrement.

« En ce qui concerne la force motrice des soucoupes volantes, nous nous trouvons en présence d'une énergie qui existe et qui se manifeste sans aucun fil métallique, à savoir dans les lignes de force elles-mêmes. La soucoupe volante se trouvant réglée magnétiquement de telle sorte qu'elle cherche éternellement à s'écarter de la position magnétique qu'elle occupe (de même qu'une personne piquée par derrière avec une épingle cherche à s'écarter de la cause de la douleur) le mouvement est créé.

« Lorsque l'engin quitte notre atmosphère et la zone d'action de l'attraction terrestre, il ne reste ni résistance au déplacement ni poids ; il ne reste plus que l'énergie magnétique, et les lignes de force sont alors à l'état parfait. Du moins tant qu'elles restent éloignées de la zone d'action magnétique d'une autre planète. Etant donné que les lignes de force magnétiques sont identiques, elles agissent comme les deux pôles d'un aimant, autrement dit elles se repoussent (ce qui est la première loi du magnétisme). Ainsi la planète Vénus, par exemple, et la planète Terre, par suite de la répulsion réciproque de leurs lignes

de force magnétiques respectives, sont maintenues en équilibre l'une par rapport à l'autre. Il en est de même évidemment de toutes les planètes de notre système solaire et des divers systèmes solaires entre eux.

« Nous ne savons pas comment le Soleil donne naissance à cette force magnétique ; nous savons qu'elle existe ; et c'est seulement lorsque nous aurons appris comment elle est créée, par suite de quelle transformation, que nous commencerons à avoir quelque connaissance de la façon dont elle agit. »

C'est le fait de pouvoir aller et venir à volonté qui fait déclarer au docteur G. que les visiteurs interplanétaires qui sont venus chez nous sont en avance sur nous de cinq cents ans. D'une manière ou d'une autre ils savent passer des lignes de force de leur planète à celles de la nôtre malgré le fait qu'elles sont toutes deux positives et s'opposent, en principe, à l'effort de tout objet de passer de l'une à l'autre. Il est aisé de concevoir la possibilité d'utiliser à des fins de propulsion aérienne les lignes de force d'une seule et même planète, sur lesquelles on doit pouvoir se déplacer comme sur les montagnes russes d'un Luna-Park. Mais sauter d'un chariot de montagnes russes roulant à pleine vitesse sur un chariot venant en sens contraire représente le triomphe de la magie sur l'expérience. Et pourtant les visiteurs inconnus semblent en avoir fait une réalité. Ils volent séparément ou par groupes et, comme ce fut le cas à Farmington (Nouveau-Mexique) au cours du mois de mars 1950, ils apparaissent parfois par centaines à la fois. Tout se passe comme s'ils voulaient prouver que si un, deux et même trois de leurs engins ont échoué, ils ont découvert depuis lors les causes de ces échecs, rectifié les erreurs commises et peuvent désormais revenir sans crainte aux endroits mêmes où leurs pionniers avaient trouvé la mort.

Ceux dont le scepticisme bat même le record établi dans ce domaine par ces messieurs du Pentagone, reviennent volontiers sur le problème de la taille des hommes d'équipage des soucoupes volantes. Tout cela leur semble une nouvelle version des *Voyages de Gulliver*. Mais ces railleurs ne devraient pas oublier que les petits amis de Jonathan Swift n'avaient que quinze centimètres de haut, tandis que les pilotes des soucoupes ont près d'un mètre et sont par conséquent au moins aussi vraisemblables que Mickey Rooney.

CHAPITRE XIII

DE L'AIMANT NATUREL A EINSTEIN

Pour bien comprendre les dessous magnétiques, si j'ose dire, de la controverse actuelle relative à la présence et à la propulsion des soucoupes volantes, il est bon de connaître l'historique de la découverte de l'énergie magnétique.

Le Pentagone, manifestement, ne connaissait rien du magnétisme. Sinon, il en aurait parlé dans ses divers communiqués publiés à notre intention, à nous dont l'argent le fait vivre, avant d'abandonner le *Projet Soucoupe*. Les savants qui travaillent pour l'Etat en savent sans doute davantage que leurs chefs du Pentagone, mais comme l'épouvantail de la « sécurité nationale » leur interdit désormais de procéder à un libre échange d'idées, ils ne sont pas chauds pour communiquer à d'autres ce qu'ils ont pu découvrir. D'ailleurs, ils ne savent même pas quelles sont les activités de leurs voisins. La méthode des recherches à cloisons étanches, renforcée encore par les furieuses phobies des militaires, constitue ainsi une véritable maladie de la science moderne, dont elle limite les progrès.

Il serait aussi inutile de demander à Vannevar Bush, à Robert Millikan, à Harold C. Urey et peut-être même à Einstein de faire un exposé explicatif sur les découvertes que j'ai rapportées plus haut, que de leur demander de parler des résultats atteints par la bombe à hydrogène qui, heureusement, n'a pas encore été fabriquée. Eux aussi prendront peut-être connaissance, non sans intérêt, de quelques indications précises sur le champ d'activités du voisin.

Ils savent évidemment que la première loi du magnétisme est que les pôles de même nom se repoussent et que les pôles de noms contraires s'attirent ; que William Gilbert (1544-1603) passe pour être le père du magnétisme (bien que Thalès de Millet, le premier physicien ionien, eût déjà découvert le phénomène de la production de l'électricité par friction, donc le magnétisme, 2.000 ans avant Gilbert) ; et que Benjamin Franklin devrait être considéré comme le précurseur des spécialistes du magnétisme, au lieu d'être dénommé « le père de l'électricité », car si nous n'avions pas connu le magnétisme, nous n'aurions pas connu l'électricité.

Le mot magnétisme vient du grec *magnès, aimant*, transformé en *magneticus* par les Latins. D'après Lucrèce, c'est en effet sur les hauteurs voisines de la ville lydienne de Magnésie qu'ont été découverts les premiers aimants ; d'après Pline l'Ancien, au contraire, ce mot tire son origine du nom d'un berger nommé Magnès qui, se trouvant un jour sur le Mont Ida, s'est aperçu avec stupéfaction que son bâton ferré restait collé à une saillie de rocher sous laquelle il s'était abrité. Cependant, plusieurs siècles auparavant, les Chinois connaissaient déjà les pierres aimantées, identiques au rocher découvert par le berger Magnès deux cents ans avant Jésus-Christ.

Aux alentours de l'an 1000, les navigateurs méditerranéens utilisaient des aimants suspendus pour se diriger en mer. Ce sont ces instruments primitifs qui ont permis à Peter Peregrinus de concevoir l'existence des pôles, lorsqu'il s'est aperçu que les directions indiquées par les aiguilles aimantées convergeaient toutes en deux points diamétralement opposés de notre globe terrestre.

De la mer, le magnétisme a gagné les salons : au XVI[e] siècle, nous trouvons William Gilbert qui amusait et intéressait la reine Elizabeth d'Angleterre avec des trucs de société ; il frottait un morceau d'ambre contre un autre objet et pouvait attirer et soulever avec l'ambre ainsi aimanté de petits morceaux de papier. A cette époque, c'était presque de la magie noire, de la sorcellerie, mais Gilbert était médecin à la cour royale et non une vieille sorcière chevauchant un balai.

Si Gilbert n'avait pas été un érudit connaissant fort bien le grec et s'il n'avait pas appelé *électrics* (d'après *elektron*, mot grec signifiant ambre) les corps qui, frottés à d'autres, pouvaient attirer des corps plus légers, la confusion qui a surgi plus tard entre l'électricité et le magnétisme n'aurait pas eu lieu. Car les corps que Gilbert avait dits *électrics* ou *non-électrics* sont aujourd'hui connus comme conducteurs d'électricité ou comme isolants.

Un autre pas en avant est dû à Stephen Gray (1729), qui électrifia deux cubes, l'un évidé et l'autre plein, et montra que les deux cubes produisaient les mêmes réactions, ce qui le poussa à conclure que l'électrification s'applique aux surfaces et non aux volumes des corps. Après Gray, ce fut Du Fay qui établit l'existence des pôles positif et négatif de l'électricité. Franklin devait faire, de son côté, la même découverte quelque temps après lui. Puis il y a eu von Kleist, von Musschenbroeck, Grallat, et enfin Leyden qui réussirent à concentrer et à conserver l'électricité.

Chacun se souvient évidemment des fameuses expériences de Benja-

min Franklin avec le cerf-volant et de sa clef qui attira la foudre, mais peu de gens connaissent Coulomb (1785) qui introduisit le concept de la *quantité* dans l'étude du magnétisme. Avant lui, les recherches étaient exclusivement d'ordre *qualitatif*. Coulomb montra que les charges électriques exercent l'une sur l'autre une force inversement proportionnelle au carré de la distance qui les sépare. La même loi vaut pour les pôles magnétiques.

Cette loi de Coulomb n'est, au fond, qu'une nouvelle application de cette formule de Newton (1680) relative à l'attraction terrestre. Cependant, gravitation et magnétisme, provenant manifestement de la même source, ne devaient pas être liés avant Einstein, qui les a rapprochés en 1950 seulement, alors qu'en fait ils avaient toujours été parents.

Vers 1800, Volta a construit la première pile et a découvert qu'en fermant le circuit, il pouvait obtenir un effet électrique continu. C'était un grand progrès sur Leyden, dont le réservoir d'électricité, comme la batterie d'aujourd'hui, devait être réélectrifié après avoir été déchargé.

Plus tard, ce sont Nicholson, Carlisle, Humphry Davy, Berzelius, qui se sont penchés sur l'électricité. Berzelius a énoncé la théorie selon laquelle toute masse électrique contient deux parties : des ions négatifs et positifs, et que l'union des deux parties neutralise l'électricité qui y est contenue et donne à la masse en question sa stabilité. Cette conception est tellement proche de la théorie moderne selon laquelle toutes choses, dans l'univers, sont magnétiquement équilibrées, qu'il est extraordinaire qu'elle ait été perdue de vue pendant cent cinquante ans.

Vers la même époque travaillaient Ampère (le Newton de l'électricité), Faraday (qui avait été assistant de Humphry Davy), Sturgeon (qui a construit le premier électro-aimant) et Ohm, auquel est due la fameuse loi qui porte son nom. De tous ces hommes, c'est sans doute Faraday qui mérite le plus d'attention, car il a établi les lois sur lesquelles sont basés les courants alternatifs. Sa découverte dans ce domaine devait toutefois rester inutilisée pendant cinquante ans.

Faraday nous intéresse également parce qu'il a voulu connaître le mécanisme exact de l'influence électrique ou magnétique : avant lui, les gens ne s'occupaient que de l'effet final, c'est-à-dire des phénomènes eux-mêmes, alors que lui a décidé de savoir ce qui se passait entre la production d'électricité (ou du magnétisme) et son effet final. Cela veut dire que s'il avait vécu de nos jours, il n'aurait pas fait chorus avec l'Armée de l'Air pour démentir l'existence des soucoupes volantes, pas plus qu'il ne serait parti quelque part dans l'espace à la recherche de l'origine de ces engins, mais nous le trouverions certainement à mi-chemin de ces deux extrêmes, examinant toutes les manifestations des soucoupes volantes et ces engins eux-mêmes.

Après Faraday est venu lord Kelvin, qui doit son titre à son seul mérite. Lord Kelvin a contribué pour une grande part à l'établissement d'un système de mesure précis et se trouve être l'un des principaux auteurs des systèmes d'unités électrostatiques et électromagnétiques connus dans les milieux scientifiques sous le nom de C.G.S.

En 1856, Weber et Kohlrausch ont établi une unité de mesure commune à l'électrostatique et à l'électromagnétisme, et ont découvert que le rapport entre les deux était trois fois : dix à la puissance dix. Cela semble n'être qu'une nouvelle expression algébrique, de celles qu'il faut éviter à tout prix dans les ouvrages du genre de celui-ci ; mais il se trouve qu'elle contient un secret qui peut être très révélateur, s'il pénètre dans les grottes du Pentagone. En effet, 3×10^{10} représente en effet un nombre très proche de celui qui traduit la vitesse de la lumière.

En 1905, Einstein a établi que rien ne peut atteindre une vitesse supérieure à celle de la lumière. Les spécialistes modernes de l'énergie magnétique n'acceptent plus cette théorie, mais nous n'allons pas introduire leur « hérésie » dans la discussion et nous limiterons la vitesse maximum à celle de la lumière. Elle est suffisamment fantastique par elle-même.

Mais revenons à nos moutons. En 1852, Kelvin et Clausius ont établi deux lois de la thermodynamique qui sont toujours valables. La première énonce qu'il est possible de transformer toute énergie sans en modifier le volume total ; c'est la loi de la conservation de l'énergie. Elle a été suivie par une seconde, aux termes de laquelle toute transformation d'énergie est accompagnée d'un dégagement de chaleur, celle-ci étant due à une partie de l'énergie transformée et étant la forme la plus commune de l'énergie. (On a craint un moment que toute l'énergie se trouvant sur cette terre ne dut dégénérer à la longue en chaleur.)

Puis est venu Lenz, auquel nous devons la loi bien connue sur les courants induits. Clerck Maxwell (1873), le pionnier suivant, a supprimé mainte obscurité subsistant chez Kelvin, Weber, Kohlrausch et Faraday. Ses équations font ressortir que, dans certaines conditions, les champs électrique et magnétique se donnent naissance l'un à l'autre et, par leur action combinée, propagent de l'énergie en vagues se déplaçant à travers l'espace à la vitesse de la lumière. De là, à conclure que la lumière n'était elle-même rien d'autre qu'une onde électromagnétique, il n'y avait qu'un pas, mais Maxwell n'a pas pu le franchir. Aujourd'hui, cette théorie est acceptée au même titre que la lumière électrique.

Il y a eu encore Max Planck, qui a découvert que l'une des merveilleuses définitions de Maxwell n'apportait aucune explication à certains faits relatifs à l'énergie radiante. Il était admis que la lumière se propageait dans l'espace sous forme d'ondes continues. Planck dit qu'il n'en était rien, que l'énergie radiante était transmise par

« grappes » ou « quanta ». Ainsi est née la théorie des *quaquanta* et la conception selon laquelle toute matière est composée d'atomes.

La distance n'est pas grande entre Planck et Einstein, mais pendant ce laps de temps la science a considérablement évolué, et bien des erreurs ont été définitivement redressées. Mais le magnétisme est toujours resté la valeur la plus sûre.

Au début de notre XX^e^ siècle, le monde physique était connu en pièces détachées ; il y avait principalement l'électricité, la physique, la chimie et l'optique, et le pauvre vieux Père Magnétisme se trouvait relégué quelque part au grenier des accessoires. La science de l'électronique a cherché à réunir toutes ces branches de la science, en soutenant que la matière était de nature fondamentalement électrique.

Vinrent ensuite la première et la seconde guerres mondiales, qui ont réuni tous les compartiments de la science sous le même toit. Mais l'intervention des militaires, apportant avec eux leur conception particulière de la « sécurité nationale », établit de nouveau entre les diverses branches de la science, des cloisons étanches. Les efforts tentés depuis la guerre pour abattre ces cloisons étanches ont été stigmatisés par tel ou tel groupement politique comme révélant un manque criminel de loyauté envers l'Etat.

La « théorie spéciale de la relativité » d'Einstein a été un nouvel effort vers l'unité, et il est possible que d'autres mesures dans ce sens, telles que l'abandon de l'expression électromagnétisme pour l'expression plus simple de magnétisme, auront peut-être pour résultat de ramener les recherches à leur point de départ.

La théorie des électrons s'appuie sur l'idée que la matière est de nature essentiellement électrique. Il n'est donc pas difficile de reconnaître que l'électricité et le magnétisme ne font qu'un, et de là à admettre que la matière est de nature fondamentalement magnétique, il n'y a qu'un pas.

Dans ses vingt-quatre pages d'équations, Einstein a voulu prouver les points suivants :

1. — En formulant sa Théorie du Champ Commun, il cherchait à prouver que tout, dans l'univers — les planètes et les étoiles, la lumière et l'électricité et peut-être les minuscules particules contenues dans l'atome — obéit aux mêmes lois universelles et immuables.

2. — Pratiquement, tous les phénomènes dans la nature résultent de deux forces de base : la force électromagnétique, qui donne naissance à la lumière et à toutes les formes d'énergie radiante, chaleur, etc., etc... ; et la force de gravitation, celle qui dirige les mouvements des objets et notamment des corps célestes. (Il existe cependant une troisième force qui tend à agir dans une sphère particulière : c'est la force nucléaire, matérialisée dans la bombe atomique.)

3. — On se demande, depuis des années, si la force de la gravitation

universelle décrite par Newton ne serait pas en réalité une manifestation de l'électromagnétisme. Le *hic* est que tous les efforts précédents tendant à montrer que la gravitation n'est qu'une forme de l'électromagnétisme avaient échoué. Ou bien Newton ou bien Maxwell s'étaient trompés.

4. — Or, le Champ Commun prouve que la gravitation et l'électromagnétisme sont inséparables.

5. — Einstein avait déclaré, dès 1905, que la matière n'était autre chose que de l'énergie « gelée », et que la matière ne diffère de l'énergie que temporairement.

6. — Il a déclaré, en 1916, que toute mesure de temps n'était en fait qu'une mesure d'espace. (Concept de la quatrième dimension, celle de l'espace-temps.)

C'est en 1905 qu'Einstein avait déclaré que rien ne pouvait se déplacer à une vitesse supérieure à celle du son.

Lorsqu'en 1916, Einstein a publié sa « théorie générale de la relativité », le nombre de personnes qui avaient suivi sa pensée n'avait pas dépassé douze. Quant au reste de l'humanité, il doit se contenter de l'idée que ces terribles calculs signifient que deux droites parallèles finissent par se rencontrer, que la quatrième dimension (espace-temps) doit être acceptée pour l'entendement de l'ensemble, et que l'homme moyen en sait assez sur la théorie de la relativité, s'il est capable de s'imaginer dans un train à l'arrêt au moment où le train se trouvant sur la voie voisine se met en marche, lequel des deux convois est parti.

Cependant, il est possible qu'un plus grand nombre de personnes comprennent la dernière des théories d'Einstein, celle du Champ Commun, qui représente la dernière de ses nombreuses tentatives pour bloquer en un tout la théorie de la gravitation universelle de Newton et les théories modernes de la radiation, de la lumière et de l'énergie magnétique, classées sous la rubrique générale de l'électromagnétisme.

Mais tous ceux qui affirment avoir compris la dernière tentative d'Einstein pour simplifier les lois régissant l'Univers, depuis les théologiens qui peuvent se réjouir de ramener dans le sein de l'Eglise cet athée autrefois convaincu, jusqu'aux autres savants qui ont nettement l'impression qu'il s'est attaqué à un trop gros morceau et qu'il ne pourra en venir à bout, dut-il vivre cent ans (lui-même d'ailleurs est à peu près du même avis), tous sont en droit de douter qu'il y ait, ne serait-ce qu'une douzaine d'hommes, Einstein y compris, qui connaissent vraiment les lois de l'énergie électromagnétique.

Même les spécialistes du magnétisme qui ont fourni à Einstein une bonne partie de son matériel de base ne savent pas exactement ce qui donne sa force d'attraction à l'aimant naturel, ni comment cette force s'exerce. S'ils le savaient, ils pourraient construire des avions à

propulsion par énergie magnétique, les envoyer jusqu'à Vénus et les faire revenir à la manière de boomerangs parfaitement contrôlés.

Le résumé en vingt pages de la dernière théorie d'Einstein ne résoud pas encore tous les problèmes, et certains spécialistes du magnétisme affirment qu'aucune théorie ne sera pleinement satisfaisante tant que le concept d'une vitesse supérieure à celle de la lumière continuera à être rejeté, tant qu'on ne voudra pas admettre qu'un objet peut se déplacer, dans notre atmosphère, sur les ondes magnétiques à 450.000 km. à la seconde, et qu'au delà du champ magnétique de notre planète, une vitesse d'un million et demi de kilomètres à la seconde est non seulement possible, mais même courante.

De même qu'Einstein affirme que rien ne peut dépasser la vitesse de la lumière, que toute matière n'est que de l'énergie « gelée » et que la matière ne diffère de l'énergie que provisoirement, de même les savants spécialisés dans l'énergie magnétique affirment que toute chose, depuis un simple crayon, jusqu'à la soucoupe volante, possède une certaine masse d'énergie magnétique et qu'en troublant l'agencement intérieur de cette masse d'énergie, ne serait-ce que pendant une fraction de seconde, on pourrait désintégrer l'objet en question. Cela nous emmène, en vérité, bien au delà de la désintégration atomique.

Cela tend à nous faire oublier nos craintes relatives à d'éventuels ennemis sur cette Terre, et à chercher à nous protéger contre des visiteurs d'une autre planète qui ont peut-être appris à passer des lignes de force magnétiques de celle-ci, aux lignes de force magnétiques de notre Terre.

Nous pourrions évidemment envisager sérieusement l'établissement d'un écran de désintégration magnétique au-dessus de notre pays, ce qui serait la meilleure façon d'éviter une invasion aérienne par les habitants d'une autre planète. Mais comme ceux-ci n'ont pas fait preuve, jusqu'ici, d'agressivité et n'ont accepté la lutte que lorsqu'ils étaient positivement attaqués, il serait sans doute bon de mettre l'accent sur la civilité plutôt que sur la combattivité.

L'Armée de l'Air, ainsi que les savants et tous les peuples en général, ont besoin de sérieuses leçons de civilité sur le plan interplanétaire. Observer, à l'égard de ces visiteurs d'une autre planète, l'attitude calme et amicale qui leur donnerait confiance, peut se révéler aussi difficile que d'apprivoiser de petits enfants inconnus et méfiants. Certains de nos savants ont déjà eu l'occasion d'apercevoir un groupe de petits êtres venus sur Terre en soucoupe volante ; ils ont sifflé pour attirer leur attention, et lorsque les autres se sont mis à fuir, ils se sont lancés à leur poursuite, pour finalement les voir s'évanouir comme dans un rêve.

Mon ami Félix Frazer m'a déclaré que les officiers supérieurs de l'Armée de l'Air avec lesquels il a eu l'occasion de discuter de cette

question, lui avaient dit n'avoir aucune instruction sur l'attitude à observer en cas de rencontre avec une soucoupe volante au-dessus du territoire des Etats-Unis. Il est généralement admis qu'il faut ouvrir le feu avant de poser des questions. En cas de rencontre à Terre, il faut faire prisonniers les étrangers, en employant évidemment la force si cela est nécessaire, et les abattre s'ils cherchent à s'enfuir.

Il est pourtant évident qu'il y a mieux à faire que de vouloir s'en emparer par la force : met-on la main sur un câble dans lequel passe un courant de 2.000 volts ? Un geste d'amitié pourrait, au contraire, changer la face du monde. Etant donné que les constructeurs de soucoupes sont manifestement très en avance sur nous dans le domaine scientifique, nous serions insensés de vouloir les battre sur leur propre terrain. Notre position à leur égard est exactement semblable à celle des Japonais à notre égard, à l'époque d'Hiroshima, en 1945. Et nous serions certes heureux d'apprendre comment ces hommes ont réussi à utiliser leur système de propulsion sans risquer d'être eux-mêmes volatilisés en route. D'un autre côté, il est fort possible que certains des aspects modernes de notre civilisation puissent leur être fort utiles.

Le pire est que, dans l'état actuel des choses, les militaires ont barre sur tout, alors qu'ils sont les moins qualifiés pour s'occuper de questions aussi délicates que l'établissement de communications sur le plan interplanétaire. Pour cette tâche, nous devrions entraîner spécialement une armée d'Emily Post, au lieu de nos mitrailleurs toujours prêts à ouvrir le feu.

C'est une suggestion que je fais à la Commission du Prix Nobel, en vue de leur prochaine attribution du Prix de la Paix.

Page 74 sur 107

CHAPITRE XIV

QUELQUES DÉFINITIONS MAGNÉTIQUES

Au cours de cet ouvrage, j'ai suffisamment mis en garde les incrédules d'une intelligence supérieure à la moyenne contre le danger qu'il y a à suivre l'Armée de l'Air dans ses conclusions : à savoir que les soucoupes volantes n'existent nulle part dans le système solaire et que ceux qui y croient sont victimes de mirages, d'hallucinations collectives ou de mystifications. Malheureusement, les gens de parti pris sont presque toujours insensibles aux allusions, aux nuances, aux suggestions, parfois même aux chocs. De temps à autre, cependant, on rencontre une exception.

Comme exemple d'un converti de la onzième heure, je citerai Harry von Zell. Jusqu'en mai 1950, il était dans le camp des sceptiques. Mais quand il rentra à Hollywood, après avoir tourné des extérieurs de film, au Nouveau-Mexique, il demanda à être rayé de la liste des incrédules. Dans un rayon de quatre-vingt kilomètres autour de Los Alamos, me dit-il, l'air était si chargé de magnétisme qu'il dut relier à la terre la poignée de sa porte d'entrée pour que l'électricité cessât de lui donner la danse de Saint-Guy chaque fois qu'il mettait la main dessus. « Les cheveux se dressaient sur la tête de chacun. On ne m'ôtera pas de l'idée que nous sommes en train de tripoter quelque chose de ce côté-là, et je suis tout disposé à croire qu'une telle énergie peut être utilisée pour la propulsion d'engins à travers l'atmosphère ! »

Une semaine seulement avant que cet estimable distributeur de publicité radiophonique eût trouvé son chemin de Damas, j'avais réuni une vingtaine de personnes pour leur faire entendre le récit personnel d'un homme qui s'était occupé des soucoupes volantes. Ce groupe comprenait d'anciens pilotes militaires, d'anciens agents de renseignements, des spécialistes de l'aérodynamique, des physiciens, des astronomes et des électromagnéticiens. La conférence dura cinq heures, et tous les auditeurs reconnurent que cette soirée était la plus extraordinaire de leur vie. On venait de leur révéler des secrets connus seulement du petit cercle de savants qui étudient les phénomènes magnétiques. Une partie leur avait échappé cependant, parce que le vocabulaire technique employé était aussi étranger à certains que le sanscrit. Comme nous allons avancer plus loin dans ce domaine, peut-être serait-il bon de s'arrêter un peu pour définir certains termes. Afin de ne pas brouiller les idées, nous nous bornerons aux notions suivantes :

Analyse magnétique. — Séparation par un champ magnétique, selon leur masse, leur charge ou leur vitesse, d'une gerbe de particules électrisées. C'est le principe du spectographe de masse.

Déclinaison magnétique. — Angle formé par la direction du nord géographique et celle du nord magnétique, indiquée par l'aiguille de la boussole. Cet angle varie avec les lieux et avec les époques.

Inclinaison magnétique. — Angle que forme la direction champ magnétique de la Terre avec le plan horizontal en un lieu donné.

Champ magnétique. — Zone dans laquelle on peut déceler les forces magnétiques produites par un aimant permanent, par un fil ou par une bobine dans laquelle passe un courant électrique.

Spectre magnétique. — Représentation graphique de la distribution du flux magnétique, obtenue en saupoudrant de limaille de fer un champ magnétique.

Flux magnétique. — Lignes de force magnétiques.

Densité de flux magnétique. — Mesure de la quantité d'énergie magnétique. Nombre de lignes de force magnétiques déterminant l'intensité du courant induit dans un conducteur placé en un point donné du champ magnétique. Equivaut au nombre de lignes de force magnétique traversant perpendiculairement l'unité de surface. Plus généralement désignée sous le nom d'induction magnétique.

Hystérésis magnétique. — Phénomène qui se produit quand une substance ferro-magnétique est soumise à l'action d'un champ magnétique d'intensité variable : l'induction magnétique varie moins rapidement que l'intensité du champ.

Lignes de force magnétiques. — Lignes imaginaires utilisées pour représenter la direction dans laquelle agissent les forces d'un champ magnétique, et pour représenter l'intensité de ce champ.

Carte magnétique. — Carte indiquant (*a*) les lignes isogones ou lignes reliant les points ayant la même déclinaison magnétique ; (*b*) les lignes isoclines, ou lignes reliant les points ayant la même inclinaison magnétique.

Magnétron. — Lampe thermo-ionique à vide, dans laquelle un champ magnétique, produit à l'extérieur par une bobine entourant la lampe,

est utilisé pour contrôler le courant redressé. Elle est employée pour émettre des ondes micrométriques (ondes hertziennes inférieures à un mètre). Dans les magnétrons à anode fendue, l'anode cylindrique qui entoure la cathode est divisée longitudinalement en deux parties entre lesquelles se produisent les oscillations. Certains magnétrons fonctionnent sous une puissance d'environ mille kilowatts.

Particule magnétique. — Corpuscule relativement long et mince de matière aimantée, possédant deux pôles égaux et de signes opposés.

Pôle magnétique. — (*a*) Une des deux extrémités d'un aimant. Chaque aimant a un pôle nord et un pôle sud, où l'intensité magnétique est maximum ; (*b*) L'un des deux points de la surface terrestre indiqués par l'aiguille d'une boussole. Le pôle nord magnétique, qui est voisin du pôle nord géographique, attire le pôle sud de l'aiguille.

Orage magnétique. — Rapides et capricieux changements de l'intensité du champ magnétique terrestre dus, croit-on, à l'activité du soleil. Ils affectent sérieusement les communications radiophoniques et les transmissions par câble.

Perméabilité. — Aptitude d'un corps matériel à devenir aimanté quand il est placé dans un champ magnétique. Correspond à la constante diélectrique dans un champ électrique.

Unité de mesure de la puissance des pôles. — C'est la puissance d'un pôle qui repousse un pôle du même nom et ayant une puissance d'une dyne, quand tous les deux sont placés dans le vide, à un centimètre de distance.

Zéro magnétique. — En Amérique, la station du zéro magnétique se trouve à Gary (Indiana), qui est situé sur la ligne agonique de la carte isogonique des Etats-Unis, préparée par le service de géodésie.

Albert Wallace Hull, physicien, né le 19 avril 1880, et diplômé de l'Université de Yale, inventa le magnétron et, en collaboration avec le docteur F.-R. Elder, mit au point les oscillateurs, qui produisent une énergie de 10 kilowatts à 50 kilocycles. Le magnétron s'imposa de nouveau à l'attention en 1928, quand on découvrit que les magnétrons à anode fendue pouvaient fournir de très hautes fréquences. Depuis lors, il a reçu de nombreuses et importantes applications.

Son intérêt réside en ce que le chemin des électrons émis peut être modifié par un aimant. Dans les tubes électroniques ordinaires, le courant d'électrons qui va des filaments à la plaque est réglé par les variations de la grille. Le magnétron ne comporte pas de grille, mais il est placé dans un champ magnétique. Quand l'intensité du champ s'accroît, il vient un moment où les électrons sont ramenés vers les filaments et n'atteignent plus la plaque. Une légère variation

du champ produit alors une variation considérable du courant fourni par le tube.

Le magnétron est particulièrement précieux pour la production d'oscillations à haute fréquence, qui servent à engendrer des ondes ultra-courtes. C'est un tube diode ou thermo-ionique qui possède une bizarre cathode axiale, entourée d'une anode cylindrique. Son emploi comme appareil de prospection est dû au fait que, en présence d'un champ magnétique, les électrons ne voyagent pas régulièrement de la cathode à l'anode : ils décrivent des spirales autour de la cathode, et quand l'intensité critique du champ magnétique est atteinte, les électrons reviennent à la cathode sans avoir atteint l'anode. Alors, le courant de plaque tombe brusquement. Pour manœuvrer l'instrument, on diminue le voltage de la plaque jusqu'à ce que la chute de courant se produise. L'intensité critique H du champ se calcule alors au moyen de la relation $H = \frac{6\ V}{7.200\ R}$ où R est le rayon de l'anode.

En pratique, on utilise un procédé de compensation dans lequel le champ à mesurer est neutralisé par un champ d'intensité connue produit par le dispositif solénoïdal de Helmut. Le magnétron est affecté par la composante du champ terrestre qui est parallèle à son axe. Théoriquement, cet instrument peut servir à mesurer n'importe quelle composante du champ magnétique terrestre s'il est convenablement orienté.

La sensibilité du tube peut être augmentée par régénération, c'est-à-dire en faisant passer le courant de plaque à travers un solénoïde supplémentaire. D'intéressants résultats expérimentaux ont été obtenus en utilisant des pièces d'alliage magnétique pour accroître le champ influencé.

La Terre n'est qu'un énorme aimant, une dynamo enveloppée de lignes de force magnétiques que le ténescope permet de compter : un centimètre carré en contient mille deux cent cinquante-sept dans un sens et mille huit cent cinquante dans l'autre. Elles sont donc aussi nombreuses que les cheveux sur la tête de l'homme, et pourtant elles ne se touchent ni ne se croisent jamais. Si cela arrivait, cette perturbation se propagerait à la vitesse de l'éclair et anéantirait tout sur son passage : en une seconde, elle ferait dix fois le tour du monde. Heureusement, cette force destructrice a été domptée et peut être utilisée comme arme de défense.

Le spectroscope montre qu'il existe un immense champ magnétique autour du Soleil, et les plus hautes autorités scientifiques admettent actuellement que des lignes de force partant du Soleil enveloppent la Terre et s'étendent jusqu'à la Lune ; elles pensent également que tous

les corps terrestres, sous quelque forme qu'ils se présentent, doivent leur existence aux lignes de force magnétiques.

Nous ignorons pourquoi certaines substances, non magnétiques par elles-mêmes, deviennent fortement magnétiques lorsqu'elles entrent en combinaison. C'est le cas, par exemple, pour le cuivre, le manganèse et l'aluminium : chacun de ces métaux, pris séparément, n'est pas magnétique, mais un alliage composé de soixante et un pour cent de cuivre, de vingt-quatre pour cent de manganèse et de quinze pour cent d'aluminium présente des propriétés magnétiques très marquées.

On dit ordinairement du courant électrique qu'il « passe dans un fil », mais nous savons déjà qu'il existe des lignes de force magnétique autour de chaque fil traversé par un courant. Il est impossible d'étudier l'électricité sans reconnaître les rapports étroits qui l'unissent au magnétisme : les deux phénomènes vont de pair, s'ils ne sont pas une seule et même chose. Notre époque est considérée comme l'âge de l'électricité, mais nos descendants la regarderont tout aussi bien comme l'âge du magnétisme, car l'une et l'autre sont inséparables. Plus nous approfondissons nos connaissances sur le magnétisme, et plus nous sommes à même de comprendre l'origine de l'énergie électrique, dont l'étude a reçu une forte impulsion au début de ce siècle grâce à l'introduction de la théorie électronique de la matière.

Le plus simple de tous les mouvements mécaniques est le mouvement rotatif. Quand nous utilisons les lignes de force magnétiques en les faisant passer à travers un solénoïde de façon que celui-ci les coupe perpendiculairement à leur direction, nous obtenons la dynamo sous la forme la plus simple, et le courant recueilli sur le solénoïde tournant devient de l'électricité telle que nous la connaissons. Tous les collégiens savent cela. Nous lisons en effet dans le manuel de physique élémentaire de Millikan, Gale et Coyle : « Les différentes espèces de dynamos ou générateurs ne sont, au fond, que des appareils servant à déplacer un corps conducteur à travers un champ magnétique et à recueillir le courant ainsi produit. Mais l'énergie électrique n'apparaît que si le mouvement s'effectue de façon à couper les lignes de force magnétiques. »

En tous les points qui entourent un aimant, l'aiguille d'une boussole est influencée par des forces magnétiques. Cela signifie qu'un aimant est entouré d'une zone où la force magnétique est partout présente. Une telle zone s'appelle « champ magnétique ».

Quelle que soit sa taille, un aimant divisé en deux donne toujours de nouveaux aimants ayant un pôle sud et un pôle nord, et ce fractionnement peut se poursuivre indéfiniment.

Les lignes isogones relient les points de la surface terrestre qui ont la même déclinaison magnétique ; les lignes isoclines relient les points qui ont la même inclinaison magnétique. Il existe des cartes

montrant la disposition de ces lignes. Enfin, l'agonique est une ligne imaginaire reliant tous les points où la déclinaison est nulle.

Aux Etats-Unis, l'inclinaison augmente à mesure qu'on va vers le nord : elle est d'environ cinquante-cinq degrés à l'extrémité sud du Texas, et de soixante-quinze degrés sur la ligne qui traverse le Maine pour rejoindre le Montana. En un point de la presqu'île de Boothie, au nord de la baie d'Hudson et à environ vingt degrés du pôle nord géographique, l'inclinaison atteint quatre-vingt-dix degrés. L'aiguille d'une boussole d'inclinaison prend une position verticale, son pôle nord étant dirigé vers le bas. C'est là que se trouve le pôle nord magnétique terrestre.

Au pôle sud magnétique, à environ dix-huit degrés du pôle sud géographique, l'aiguille d'une boussole d'inclinaison prend de nouveau une position verticale, mais cette fois son pôle nord est dirigé vers le ciel.

L'équateur magnétique est une ligne imaginaire passant par deux points de la surface terrestre où l'angle d'inclinaison est nul, autrement dit où les lignes de force sont horizontales.

L'équateur magnétique et l'équateur géographique ne coïncident pas plus que les pôles magnétiques et les pôles géographiques. On peut se représenter l'équateur géographique comme un grand cercle tracé autour de la Terre à égale distance des deux pôles géographiques. Mais l'équateur magnétique n'est pas à égale distance des deux pôles magnétiques. Une des raisons de ce fait est que l'aimant imaginaire qui traverse la Terre ne passe pas par son centre : une ligne droite reliant le pôle magnétique nord et le pôle magnétique sud passerait en effet à environ mille trois cents kilomètres du centre de la Terre.

Ordinairement, l'aiguille d'une boussole tourne sur un pivot dans un plan horizontal seulement. Par conséquent, son orientation dépend uniquement des composantes horizontales du champ magnétique terrestre. Aux pôles, où l'inclinaison est de quatre-vingt-dix degrés, la composante horizontale est égale à zéro.

Aux pôles magnétiques, l'aiguille de la boussole n'a donc aucune tendance à indiquer une direction particulière. Cela explique ce que nous appelons les « aurores boréales » : les lignes de force magnétiques se croisent au voisinage des pôles géographiques et magnétiques, et nous voyons de magnifiques lumières colorées. Ce phénomène est produit par des variations du champ magnétique terrestre dont nous avons la preuve et que nous attribuons aux variations du champ magnétique du Soleil, celles-ci étant liées à leur tour aux taches solaires. La perturbation est parfois si grande qu'elle influence tous nos systèmes de communications électriques : téléphone, télégraphe et radio.

Plus nous étudions la question de la propulsion magnétique appli-

quée aux soucoupes volantes, et plus nous nous persuadons que ce mode de transport a été mis au point par des êtres d'une autre planète qui ont atteint un haut niveau intellectuel et se sont encore développés par leurs voyages d'un monde à l'autre. Ils se livrent probablement à des recherches sur le magnétisme terrestre.

Selon toute vraisemblance ; les variations périodiques du champ magnétique terrestre ont attiré l'attention de ces êtres. La variation séculaire ne présente guère d'importance pour les applications de la géophysique, mais il n'en est pas de même de la variation diurne : celle-ci, qui semble dépendre surtout de la position du Soleil au-dessus de l'horizon, est ordinairement si considérable qu'il faut en tenir compte dans presque toutes les applications des théories géomagnétiques. Les variations produites par les orages magnétiques, ces violentes perturbations qui durent des heures et parfois des jours, ne peuvent non plus être négligées, car l'intensité totale du champ magnétique terrestre subit ainsi des modifications de l'ordre de un pour cent. Il doit naturellement en résulter des inconvénients pour les appareils qui utilisent l'énergie magnétique comme moyen de propulsion.

Mais ce sont là de minimes accidents ayant pour théâtre une petite planète qui, dans l'ensemble, est magnifiquement régie par le Soleil. La Terre n'est accrochée à rien, soutenue par rien. Elle n'a pas de rails qui la guident, et pourtant sa marche est plus régulière, plus facile à prédire par le calcul que celle de la meilleure locomotive Diesel conduite par le meilleur mécanicien. Si la Terre est un aimant, le Soleil dont elle émane est l'aimant qui commande tout le système. Nous ne sommes, comme les autres planètes, qu'un élément de la Grande Dynamo.

Les êtres qui montent les soucoupes volantes sont incontestablement d'un niveau intellectuel plus élevé que le nôtre, car ils sont parvenus à réaliser ce que l'homme n'a pas encore fait. Leur petite taille ne peut intéresser que les policiers, les journalistes sportifs et les bureaux de recrutement militaire. Seuls les gens inintelligents s'imaginent que la taille a un rapport avec la puissance cérébrale. Les spécialistes du magnétisme, dont beaucoup sont de grands hommes physiquement aussi bien que mentalement, se sont efforcés de comprendre ces brillants Tom Pouce venus de si loin : pourquoi, notamment, ces visiteurs étranges semblent-ils préférer certaines régions des Etats-Unis ? Les savants sont parvenus à la conclusion que les pionniers de l'espace étudient les lignes de force magnétiques qui entourent notre planète, relèvent leurs anomalies et leurs perturbations, bref se livrent à des recherches géodésiques.

S'ils viennent, comme on le croit, de la planète Vénus, ils ont parcouru une distance pouvant atteindre jusqu'à deux cent soixante millions de kilomètres. Ce chiffre énorme a de quoi nous abasourdir, mais

il ne faut pas oublier que, sorties de l'atmosphère d'une planète, les soucoupes se meuvent dans l'espace, où il n'y a plus de pesanteur, plus de résistance de l'air, mais seulement des lignes de force magnétiques. Et comme le mouvement rotatif constitue une solution idéale des problèmes aérodynamiques, nous ne devons pas nous étonner de la forme de ces engins interplanétaires.

Maintenant que nous savons que ces derniers utilisent l'énergie magnétique, nous pouvons croire que nos techniciens parviendront eux aussi à résoudre ce problème et à construire des soucoupes capables de concurrencer celles de nos visiteurs. Mais en attendant ce moment, souvenons-nous que le meeting aérien réunissant le plus grand nombre d'appareils à propulsion magnétique a eu lieu au-dessus de Farmington (Nouveau-Mexique) et que les centaines de soucoupes volantes qui remplirent le ciel pendant ces trois jours ne sortaient pas d'usines terrestres, jusqu'à preuve du contraire.

CHAPITRE XV

POURQUOI TOUT CE MYSTÈRE ?

Ayant donné à peu près à chacun son dû, je me suis demandé ce que j'allais faire ensuite. Fallait-il tout dire ? Ou étais-je, moi aussi, tenu à la discrétion ? Le croquemitaine de la sécurité militaire peut faire ici son apparition pour des motifs beaucoup plus plausibles que dans le domaine de la désintégration nucléaire, et cela tout simplement parce que la fabrication des bombes A et des bombes H n'est pas le secret des seuls savants américains. Comment les produire en grande série sans ruiner notre système capitaliste, c'est là qu'est le problème, et le secret. Quant à l'énergie magnétique, au contraire, son action reste un mystère pour tout le monde, sauf peut-être un petit nombre de physiciens. Encore ceux-ci sont-ils loin de tout savoir.

Formé dans une école de journalisme où l'on enseignait que le seul secret qui dut exister pour les habitants d'un pays démocratique était celui du confessionnal, je supporte mal les conventions secrètes, à quelque échelon qu'elles soient conclues.

Armes secrètes et attaques-surprise sont des narcotiques qui peuvent endormir les militaires pendant un temps, mais il faut bien sortir un jour son arme secrète, et l'effet de l'attaque-surprise est éphémère. Après cela, c'est le meilleur qui gagne comme l'ont prouvé la guerre-éclair de Russie et le bombardement de Pearl-Harbour.

Chaque pays a été victime de ce genre d'autosuggestion. Mais si l'on croit que Dieu est du côté des plus vertueux — et non pas seulement, comme le disait Napoléon, du côté des gros bataillons — il faut croire aussi que la vertu et la compétence, contrairement aux champignons, ne se développent pas mieux dans l'obscurité et l'humidité. Mystère et incompétence vont de pair et ne devraient jamais être tolérés dans un pays libre. Ce sont les armes secrètes de messieurs les militaires, et les germes de leur défaite. Tout cela est bien ridicule. Un secret est une chose connue d'une seule personne. Deux, c'est déjà une foule. Quand

trois le partagent, l'une des trois est un espion qui a pour métier d'acheter et de vendre les secrets des autres. Pas de secrets, pas d'espions.

Voilà ma philosophie. Mais comme disait Bernard Shaw au spectateur qui sifflait une de ses pièces : « Je suis d'accord avec vous, jeune homme, mais que pouvons-nous faire contre tous les autres ? » Je pense donc que je ne pourrai pas tout révéler. Mais en tout cas je puis vous dire que les techniciens qui savent le mieux se servir d'un ténescope sont prêts à parier à deux contre un qu'ils ont eu affaire à des soucoupes volantes. Laissons l'Armée de l'Air crier au mensonge : elle a peut-être ses raisons, mais elle ne dit pas la vérité.

Je ne crois pas que les spécialistes des recherches magnétiques aient eu des hallucinations. Je ne crois pas qu'ils aient été victime d'un accès de délire collectif. Mais je crois que les militaires ont eu des hallucinations, et je suis convaincu qu'ils sont victimes d'un délire résultant de leur esprit de corps : c'est la classe des junkers qui se dresse contre les autres. Ils ne veulent pas que nous sachions ce qu'ils savent. Ils se méfient encore davantage de nous quand nous savons ce qu'ils ignorent.

Or, ils ignorent tout des méthodes de propulsion et de destruction examinées dans cet ouvrage. Leurs documents le prouvent. Voyez par cet extrait d'un rapport du Service du Matériel Aéronautique comme ils sont loin du but :

Bien que l'apparition d'engins venant de l'espace extérieur semble possible, elle est cependant considérée comme hautement improbable. En particulier, les rapports détaillés établis sur l'étude d'incidents isolés et sur l'ensemble du Projet Soucoupe *soulignent que les faits attribués aux objets volants signalés au cours des deux dernières années sont incompatibles avec les conditions du voyage dans l'espace.*

La possibilité que les « soucoupes » soient sustentées au moyen des rayons ou de radiations a été examinée et écartée. Par « rayons » ou « radiations », on entend soit des radiations purement électromagnétiques, soit des radiations en grande partie corpusculaires comme les rayons cathodiques, les rayons cosmiques ou les radiations produites par les cyclotrons.

Tout appareil ainsi propulsé devrait être fondamentalement un appareil à réaction. Ces appareils sont fondés sur la théorie qu'une quantité donnée d'énergie est utilisée avec le maximum d'efficacité si la force vive projetée vers l'arrière est considérable. Cela signifie qu'une masse importante doit recevoir une faible accélération, théorème qu'ont bien compris les inventeurs de l'hélicoptère.

Dans le cas des rayons ou des radiations, au contraire, une faible masse est animée d'une très grande vitesse, et il faudrait par conséquent une énergie énorme — plus grande que la

somme d'énergie contenue dans l'univers — pour sustenter par ce moyen le plus minuscule objet.

Plusieurs moyens non-orthodoxes de sustenter ou de propulser un corps solide ont été étudiés, y compris ce procédé cher aux romanciers qu'est l'écran contre la pesanteur, mais tous ont été jugés impraticables. Selon les physiciens chargés des recherches, c'est là un motif de croire que les objets volants non-identifiés sont sustentés et propulsés par des moyens normaux, ou qu'alors il ne s'agit pas de corps solides.

Cet étrange document a été publié en 1949 — trois cent quarante-neuf ans après que William Gilbert eut enseigné à tous ceux qui savaient lire que la Terre était un gigantesque aimant. Tous les écrits de Gilbert ont été détruits dans le grand incendie de Londres, mais il a laissé des instruments qui permettent aux marins de trouver leur latitude sans voir le soleil, la lune ni les étoiles. Si les chefs de l'Armée de l'Air fouillaient les archives du Pentagone, peut-être découvriraient-ils d'autres rapports qui confirmeraient non seulement les dires de Gilbert, mais encore les principaux points de cet ouvrage.

La preuve la plus simple que les lignes de force magnétiques ne connaissent aucun obstacle est fournie par la boussole. Placée sur le flanc sud du Mont Blanc, elle continue à indiquer le nord : rien, dans le célèbre massif, n'arrête ou ne dévie les lignes de force. Et si une aiguille aimantée vient à s'affoler, il suffit de la placer sur le sol pour qu'elle retrouve immédiatement ses propriétés. Certains prétendent même qu'il serait possible de ramener à la vie un électrocuté (dont le corps, en réalité, est « démagnétisé ») si on le déposait en terre aussitôt après l'accident : les ondes magnétiques recommenceraient à passer, et le mort ressusciterait.

A lire les communiqués de l'Armée de l'Air, on ne se douterait certainement pas que quelqu'un a découvert le moyen d'utiliser les lignes de force magnétiques pour la défense de nos frontières. Peut-elle ignorer, cependant, l'existence d'une énergie capable de tout détruire dans un vaste espace en un dix-millième de seconde ? N'a-t-elle jamais entendu parler de ces machines à calculer qui peuvent accomplir en une seconde un million d'opérations ? Ne sait-elle pas que, sur cette planète et dans le reste du système solaire, rien n'existe qu'en vertu de l'énergie magnétique, depuis un simple crayon jusqu'à un général aviateur, et que le maître de cette énergie pourrait démagnétiser et détruire tout ce qu'il voudrait ? Et si elle le sait, pourquoi ne s'est-elle pas arrêtée à l'hypothèse que la façon la plus simple de détruire l'avion du capitaine Mantell au-dessus de Fort Knox était de le démagnétiser ? Pourquoi toute cette abracadabrante histoire de poursuite de Vénus, de manque d'oxygène, qui aboutit à la conclusion : « Mystère inexpliqué » ?

Ce qui est probablement arrivé au capitaine Mantell a-t-il été reproduit par des expérimentateurs terrestres ? Oui, accidentellement. Le résultat obtenu ? Désintégration et feu.

Dans les engins interplanétaires examinés par nos savants, on n'a trouvé aucun moyen de destruction, mais il y avait ces boutons que personne n'a jamais poussés. Quelque part sur le tableau de bord se trouvait le secret de leur propulsion et de leur armement. Pourtant, cette arme n'était plus tellement secrète : comme je l'ai laissé entendre, quelques-uns des mille six cents physiciens qui ont exploré pendant cinq à sept ans le domaine de l'énergie magnétique ont découvert par hasard le moyen de l'utiliser pour détruire. Cette force, ils en ont fait une barrière protectrice pour le continent. Je ne révélerai pas par quel procédé, bien que je le sache. Si l'Armée de l'Air le sait aussi, tant mieux. Sinon, tant pis !

Quant aux pilotes et observateurs qui ont cru voir des lumières de diverses couleurs en même temps que des soucoupes volantes et qui ont été considérés comme des toqués par les autorités militaires, qu'ils dorment désormais sur leurs deux oreilles. Ils ont bien vu ce qu'ils avaient cru voir. Des lumières blanches, bleues, jaunes, vertes, rouges, on peut en produire en laboratoire en agissant sur les lignes de force magnétiques. La nature le fait depuis des milliers d'années. La moindre modification d'intensité du champ magnétique terrestre crée une perturbation autour des pôles, et c'est l'aurore boréale.

Les lignes de force magnétiques descendent jusqu'à la limite de l'écorce terrestre, c'est-à-dire une cinquantaine de kilomètres. Cette énergie fournie à la Terre par le Soleil l'est également aux autres planètes. On admet que toutes sont positives, donc se repoussent, ce qui assure l'équilibre du système solaire. Il suffirait donc de savoir produire un magnétisme négatif pour pouvoir passer d'une planète positive à une autre planète positive.

Des expériences faites en laboratoire ont permis de conclure qu'il était possible de dépasser la vitesse de la lumière en voyageant le long des lignes de force magnétiques et d'atteindre quatre cent cinquante mille kilomètres par seconde. C'est en m'appuyant sur ce calcul théorique que j'ai écrit dans « *Variety* » du 12 octobre 1949 que les soucoupes volantes pouvaient accomplir le trajet de Vénus à la Terre et revenir à leur point de départ en quarante-deux minutes. Même si nous nous en tenons à l'opinion d'Einstein, qui affirme que rien ne peut dépasser la vitesse de la lumière (trois cent mille kilomètres par seconde), il serait encore possible d'effectuer l'aller-retour en moins d'une heure.

En ce qui concerne les soucoupes qui se sont posées aux Etats-Unis mais n'ont pu repartir, on suppose qu'elles étaient munies d'un dispositif de pilotage automatique pour le cas où un accident arriverait à

l'équipage. En effet, elles ont atterri sans dommage bien que leurs occupants fussent morts. Quant au grand danger qui semble menacer nos visiteurs — une décompression trop rapide — ils ont dû trouver le moyen de l'éviter, car depuis plus d'un an on n'a plus découvert de soucoupes contenant des cadavres. Pourtant, on a tout lieu de croire que les mystérieux engins continuent à se poser sur notre planète et à en repartir, les zones de perturbations magnétiques ayant maintenant cessé de constituer pour eux un péril.

Dans « *Pionniers de l'Espace* », le professeur George Adamski affirme que, si les autorités militaires déclarent ne rien savoir des vaisseaux interplanétaires, c'est tout simplement parce qu'elles ont la manie du mystère. Elles renonceront à ce secret quand elles en auront trouvé un plus extraordinaire. Pourtant la Marine, d'après lui, forme déjà ses hommes en prévision du jour où les relations entre les habitants des diverses planètes obéiront à un code de civilité. Elle est bien en avance sur l'Armée de l'Air qui ne songe, elle, qu'à abattre les intrus.

CHAPITRE XVI

QUESTIONS ET RÉPONSES

Le 11 janvier 1950, j'ai posé vingt questions aux généraux qui dirigent le Pentagone. Ils ne m'ont pas encore répondu. Je suis un cas unique. Donald E. Keyhoe, Henry J. Taylor, David Lawrence, Walter Winchell, Ray Palmer, R. B. McLaughlin, plusieurs milliers de personnes qui avaient vu des soucoupes volantes de leurs propres yeux, ont été, soit ridiculisés, soit diplomatiquement invités à consulter quelque psychiâtre, mais enfin ils ont reçu une réponse. Moi, on m'a laissé tomber.

Peut-être m'en voulait-on d'avoir violé le protocole parce que, au lieu d'envoyer mes questions au chef d'état-major de l'Armée de l'Air et d'attendre patiemment un laconique « pas d'observations », je les avais publiées dans *Variety*, l'organe professionnel de l'industrie du spectacle. Je supposais que nos espions et contre-espions savaient lire et qu'il était inutile de leur mâcher la besogne, mais je me trompais.

D'autres journaux, cependant, eurent connaissance de ces questions et les reproduisirent, notamment *Buffalo Evening News*, le *Christian Science Monitor*, *Fortnight*, le *Canyon Crier* et le *Los Angeles Daily Mirror*. Un des directeurs du grand quotidien de Buffalo alla jusqu'à me téléphoner en Californie et à me demander l'autorisation de publier mes questions. Par la suite, il m'envoya un chèque, bien qu'il n'eût pas été question d'argent au cours de notre conversation. Les autres journaux, j'imagine, considérèrent qu'ils accomplissaient un service public en portant devant l'opinion le problème des soucoupes.

Des vingt questions, une seule a reçu une réponse, mais non de ceux à qui elle était adressée : c'est un membre d'une fondation privée de Chicago qui a bien voulu le faire. Evidemment, j'aurais pu me tourner ensuite vers le Drexel Institute de Philadelphie, le Muséum d'Histoire Naturelle de New-York, la Smithsonian Institution de Washington, le Phipps Museum de Denver, etc... Mais je n'avais pas

l'intention de poursuivre à pied les collaborateurs de l'Armée de l'Air ni les généraux aviateurs eux-mêmes, tandis que ceux-ci pouvaient se terrer au Pentagone ou s'envoler en B-29 pour aller inspecter des installations militaires quelque part entre Francfort-sur-le-Mein et l'Indochine, en m'envoyant à la balançoire sous prétexte que la sécurité du pays était en jeu.

Je pose donc de nouveau les mêmes questions, sans rien y changer. Je sais bien que personne n'aime avouer son ignorance mais, plusieurs mois s'étant écoulés, il est possible que nos aviateurs en chambre soient maintenant en mesure de fournir la solution de ces problèmes, ou tout au moins quelque chose qui puisse raisonnablement en tenir lieu.

1. Croyez-vous qu'il soit opportun de mettre fin au « Projet Soucoupe » à cette époque de l'année alors que, d'après les documents, c'est entre le 21 décembre et le 15 mars que les apparitions de soucoupes volantes sont le plus nombreuses ?

2. Comment se fait-il que des pilotes qui ont été habitués à identifier les avions de toutes marques, modèles et nationalités soient unanimes à décrire comme des sortes de soucoupes les mystérieux engins qu'ils ont rencontrés ?

3. Une équipe de mécaniciens de l'Armée de l'Air n'a-t-elle pas démonté un de ces engins au lieu de le laisser entre les mains de spécialistes du magnétisme jusqu'à ce qu'ils eussent pu étudier en détail comment cet engin, au cas où il n'aurait pas été fabriqué sur la Terre, avait pu venir d'une autre planète en utilisant les lignes de force magnétiques ?

4. L'Armée de l'Air a-t-elle jamais fait savoir ce qu'étaient ces « explosifs » transportés par camions militaires d'une base expérimentale de l'Ouest à Dayton (Ohio), explosifs qui ressemblaient fort à des pièces de soucoupes volantes ?

5. Les soucoupes trouvées dans l'hémisphère occidental n'étaient-elles pas toutes des engins à propulsion magnétique plutôt que des engins à propulsion par réaction ?

6. La plus petite de ces soucoupes, celle qui avait onze mètres de diamètre, n'était-elle pas munie d'un train d'atterrissage comportant, au lieu de roues, des sphères faites d'un métal ressemblant à l'acier ? N'était-il pas impossible à dix hommes de faire basculer la soucoupe quand ces sphères tournaient librement, alors qu'un seul pouvait le faire quand elles étaient immobiles ?

7. Etant donné le grand nombre de nos avions qui « cassent du bois » à l'atterrissage, n'aurait-il pas été utile d'étudier le secret de ces sphères magnétiques avant de distribuer les morceaux de ce train d'atterrissage à des amateurs de souvenirs ?

8. Pourquoi ne publiez-vous pas les observations et questions enregistrées sur magnétophone lors de l'examen d'un des cadavres découverts dans une soucoupe volante, cadavre qui a été ensuite placé dans un bocal et qui a figuré dans une exposition à Chicago au milieu de spécimens humains allant de l'embryon à l'adulte ?

9. Que sont devenus les seize cadavres découverts dans une des grandes soucoupes, et les deux autres que contenait une soucoupe plus petite ?

10. Avez-vous découvert le secret de la fermeture des portes des soucoupes, fermeture si hermétique qu'aucune rainure n'apparaissait à l'extérieur ?

11. Si vous soupçonnez une puissance étrangère d'avoir fabriqué et lancé les soucoupes volantes, savez-vous que la plus grande de ces puissances était heureuse, jusqu'en 1930, de nous acheter des moteurs « Liberty » remis en état (valeur cent dollars ; après réparation, mille cent dollars) au prix de trois mille dollars pièce, et que depuis cette date elle n'a pas fait preuve d'une ingéniosité particulière dans l'invention d'appareils destinés à la conquête de l'air ?

12. Avez-vous procédé à une enquête approfondie pour savoir si nos propres usines aéronautiques ne fabriquent rien à votre insu ou sans votre approbation ?

13. Aviez-vous déjà vu un poste de radio semblable à celui de la soucoupe volante qui a atterri dans un ranch du Nouveau-Mexique ?

14. Pourquoi l'Armée de l'Air a-t-elle, dans son rapport, désigné « Loup 359 » comme la planète la plus habitable en dehors du système solaire ?

15. Qu'est devenu le cadavre de l'être mesurant trois pieds et demi (un mètre cinq) qui a été trouvé dans une soucoupe volante au Nouveau-Mexique et exposé à Chicago ? Est-ce à l'Institut Rosenwald qu'il a été exposé ?

16. Que savez-vous des zones de « vide » magnétique qui existent en certains points de la Terre, notamment en Orégon ?

17. Savez-vous comment les ondes magnétiques émanent du Soleil, font le tour de la Terre, s'étendent jusqu'à la Lune, reviennent à la Terre et repartent vers le Soleil ? Savez-vous que les ondes magnétiques suivent un parcours semblable entre le Soleil et Vénus ? Si vous n'êtes pas très renseignés sur ces questions, pourquoi avez-vous fait démonter tout ce qui aurait pu aider les spécialistes du magnétisme à déterminer si une soucoupe dirigée magnétiquement pouvait passer d'une zone magnétique à une autre ?

18. Les savants qui ont étudié les soucoupes n'ont pu trouver trace sur la Terre de deux des métaux qui entraient dans leur fabrication. Dans quelle mesure le service de renseignements de l'Armée de l'Air s'est-il rapproché de la solution de ce problème depuis qu'il a pris la direction de ces recherches, qu'il semble maintenant abandonner ?

19. Ne pensez-vous pas qu'il était peu élégant d'encourager Donald E. Keyhoe, pilote de l'aéronavale, à écrire que les soucoupes volantes existent réellement, puis de démentir en bloc quand son article fut publié par la revue « *True* » ?

20. Enfin, croyez-vous que nous ayons été tous abusés par la compagnie « Film Classics » et sa production ayant pour titre « *La Soucoupe Volante* » ?

Cette dernière question était évidemment facétieuse : je cultive cet humour à la Bernard Shaw pour qu'on ne m'accuse pas de me prendre trop au sérieux. Il n'en reste pas moins que Mikel Conrad, producteur de cette modeste bande, a affirmé à plusieurs reprises qu'il avait filmé des soucoupes volantes en Alaska sur trois cents mètres de pellicule et que son film lui avait été confisqué par les autorités militaires. Neuf mois plus tard, il fut rayé de la liste des « documents confidentiels » et on le lui rendit. Comme il n'avait, sous cette forme, aucun intérêt pour Mikel Conrad, celui-ci en fit un court métrage mettant en scène les parachutistes de l'Oncle Sam et ceux du Petit Père des Peuples qui luttaient pour la possession d'une soucoupe volante tombée sur la Terre.

La revue *Fortnight* reproduisit mes questions en ajoutant : « Vieux journaliste conscient de ses devoirs envers le public, Scully jure que ses renseignements sont puisés à bonne source, et il demande à l'Armée de l'Air de répondre. » C'est M. Herb Hildebrand, représentant de l'Institut Rosenwald de Chicago, qui répondit à la question concernant le cadavre trouvé dans une des soucoupes volantes et conservé en bocal : « Nous ne possédons qu'un seul spécimen d'homme adulte : c'est un modèle en plâtre, dont une moitié montre le squelette et l'autre moitié le système nerveux. Notre collection de pièces anatomiques remonte à la Foire Universelle de 1933 : elle montre le développement de l'embryon depuis sa conception jusqu'à son terme. »

Fortnight déclara que j'avais peut-être mis le doigt sur un des événements les plus sensationnels de l'histoire et ajouta : « Comme d'habitude, l'Armée de l'Air observe un silence discret : à la fin de cette quinzaine, elle n'avait encore publié aucune réponse ni aucun démenti à l'article de Frank Scully. »

Puisque l'affaire demande tant de réflexion, peut-être pourrions-nous, en attendant, poser encore quelques questions qui ne seront sans doute pas du goût de l'Armée de l'Air.

Parlons un peu de ce jeune garçon d'Appleton (Wisconsin) dont le poste de radio à ondes courtes accrocha un jour une fréquence magnétique qui paralysait non seulement les automobiles dans un rayon de cinq kilomètres autour de chez lui, mais encore tous les avions qui passaient au-dessus de sa maison. Chet L. Swital fut envoyé de Chicago par son journal pour faire un reportage sur cet événement.

Quand il arriva à Appleton, il trouva la maison grouillante d'agents du F.B.I. Il confisquèrent le poste de radio et emmenèrent le jeune garçon et toute sa famille à Washington pour y poursuivre l'enquête. Cela se passait en 1941. Quel a été le dénouement de l'histoire ? Ce phénomène est-il toujours classé « secret militaire » cinq ans après la fin de la guerre ?

Parlons aussi de ces pilotes aviateurs affolés par un brusque arrêt de tous leurs moteurs, qui se remettaient ensuite à tourner au bout de une à cinq minutes. Que faut-il penser, notamment, de l'incident survenu à deux pilotes militaires attachés au service des transports, dont l'avion a connu une de ces singulières pannes au-dessus de l'Himalaya ?

J'ai parlé avec les deux héros de l'aventure. L'un d'eux, Charles F. Lane, qui vole depuis vingt ans, m'a raconté ce qui s'était passé. Le temps était beau et l'avion marchait régulièrement. Tout à coup, un objet brillant et animé d'un mouvement giratoire se dirigea vers l'appareil et en fit plusieurs fois le tour. Il se déplaçait avec une très grande vitesse. Brusquement, les moteurs stoppèrent et les instruments de bord cessèrent de fonctionner. Les deux hommes eurent l'impression de rester suspendus en l'air, immobilisés par une main géante. L'objet décrivit encore quelques cercles, puis disparut avec la rapidité de l'éclair. Aussitôt après son départ, les moteurs se remirent à ronronner et les instruments à fonctionner comme d'habitude. Les cheveux des deux hommes, qui s'étaient dressés sur leur crâne, retombèrent en désordre. L'avion arriva sans encombre à destination. Mais Lane et son compagnon m'ont déclaré qu'ils n'auraient plus la même confiance qu'autrefois dans la maîtrise de l'air par les Etats-Unis tant que le mystère de leur aventure n'aura pas été éclairci. Une force extérieure a-t-elle immobilisé l'avion ? Ou bien les moteurs ont-ils simplement été démagnétisés et paralysés pendant quelque temps, comme ceux des avions qui venaient à passer dans le champ d'action du poste de radio appartenant au jeune garçon de Wisconsin ?

Je connais deux autres faits identiques : l'un s'est produit cette année à la base aérienne de Muroc et le second, rapporté par Chet Swital, a eu lieu au-dessus d'un aérodrome militaire du Nouveau-Mexique. Pourquoi se passe-t-il tant de phénomènes dans cette région ? Est-ce parce que nos expériences causent des perturbations dans l'atmosphère, excitant la curiosité des êtres qui utilisent l'énergie magnétique pour se déplacer ?

Ou bien va-t-on nous dire que ce sont des poussières répandues par des météorites qui ont agi sur les éléments électromagnétiques des moteurs et ont en même temps excité l'imagination des pilotes au point de provoquer chez eux des hallucinations ? S'il en était ainsi, nous pourrions répondre : puisqu'il existe de telles forces dans l'univers, il peut y avoir quelque part quelqu'un qui sache les contrôler, les faire

agir aussi facilement que nous allumons et éteignons une lampe électrique en tournant un commutateur.

Nous pouvons croire aussi que les pilotes dont j'ai parlé ont reçu des avertissements comme le capitaine Mantell, mais ont échappé à la destruction qui fut la conséquence de sa résolution de donner la chasse à une soucoupe volante et de l'abattre. L'avion de Mantell a-t-il été désintégré en pénétrant dans la traînée de poussière magnétique laissée par un météorite ? L'a-t-il été par des êtres connaissant mieux que nous les lois de l'énergie magnétique et qui ont provoqué une perturbation de ses lignes de force ? Cela reste un mystère pour l'Armée de l'Air, mais ce n'en est plus un, je l'espère, pour mes lecteurs.

Pourquoi les soucoupes volantes paraissent-elles traverser le ciel en plus grand nombre entre décembre et mars ? Les spécialistes des recherches magnétiques ne le savent pas exactement, mais ils m'ont déclaré qu'il était aussi stupide de mettre fin au « Projet Soucoupe » à cette époque de l'année qu'il le serait pour la police d'évacuer Times Square un soir d'élections. Un astronome amateur de valeur, Ed Coffman, a émis l'hypothèse que c'était peut-être la période où les lignes de force magnétiques entre Vénus et la Terre se rapprochent le plus.

QUESTION : La rupture des lignes de force magnétiques peut être utilisée soit pour la *propulsion* soit pour la *destruction*. Quelle est la différence entre ces deux modes d'action ?

Réponse : Il n'y a pas de différence essentielle. Dans les deux cas, l'énergie libérée est contrôlée, mais dans l'un elle sert à imprimer un mouvement et dans l'autre à détruire les poursuivants.

QUESTION : Qu'appelle-t-on courants de Foucault ?

Réponse : Ce sont des lignes de force magnétiques qui font le tour de la Terre *parallèlement à l'équateur*. Il y en a mille huit cent cinquante par centimètre carré, tandis que celles qui passent par les pôles sont au nombre de mille deux cent cinquante-sept par centimètre carré.

QUESTION : Le conférencier de Denver n'a-t-il pas dit que deux savants avaient aperçu une soucoupe volante et son équipage vivant, sur un des terrains d'essais du sud-ouest ?

Réponse : Si, mais ces savants n'ont pas fait de rapport officiel parce que : 1° il pouvait s'agir d'un mirage ; 2° parce que l'équipage et l'engin disparurent quand ils voulurent s'en approcher ; 3° parce que la psychiatrie est reine dans l'Armée de l'Air et qu'il vaut parfois mieux n'avoir rien vu que d'être allongé sur un divan et psychanalysé par une troupe de disciples de Freud qui chercheront un rapport entre vos visions et votre affection pour votre mère. Joe Landon a émis

l'hypothèse que les occupants des soucoupes savent modifier la marche des rayons lumineux de façon à créer un écran leur permettant de gagner leur engin et de s'envoler. Autrement dit, ils étaient encore là, mais on ne pouvait les voir. Les prestidigitateurs arrivent à des résultats semblables par des jeux de miroirs.

QUESTION : Une grande partie de cette théorie de la propulsion magnétique n'est-elle pas contraire au principe de la conservation de l'énergie ? Cette façon de voyager en glissant le long des lignes de force magnétiques, un peu comme un colis entraîné par un tapis roulant, ne laisse-t-elle pas deux facteurs de côté : les frottements de tous genres, et la pesanteur ? Un appareil volant, quelle que soit sa forme, n'est-il pas soumis à diverses forces ? Puisque la soucoupe ne possède pas de moyen de propulsion qui lui soit propre, comment peut-elle lutter contre la résistance de l'air, les courants aériens, la gravité ? Que se passe-t-il si des obstacles se trouvent sur sa route ? Et si les frottements demeurent constants, la vitesse de la soucoupe ne diminuera-t-elle pas proportionnellement au carré de la distance parcourue, comme c'est le cas pour une pierre lancée en l'air par un enfant, ou pour une fusée tirée vers le ciel par les techniciens de l'Armée de l'Air ?

Réponse : Pour répondre à toutes ces questions, il faudrait plusieurs chapitres, semble-t-il. En réalité, une phrase ou deux suffiront. Abandonnez d'abord l'idée qu'il y a lutte entre le magnétisme et la pesanteur : les deux ne sont qu'une seule et même chose. Quand un objet se déplace le long des lignes de force magnétiques, il ne lutte pas contre l'énergie magnétique, il s'en sert. Puis, qui a dit que les soucoupes ne possédaient pas de moyen de propulsion qui leur soit propre ? Les spécialistes du magnétisme affirment au contraire que les constructeurs des soucoupes ont maîtrisé la plus grande force de propulsion qui existe dans l'univers : les lignes de force magnétiques.

Un groupe de vingt pilotes militaires, parmi lesquels un vétéran qui a piloté tous les engins possibles, depuis les « cages à poules » de 1918 jusqu'aux bombardiers modernes, a écouté un enregistrement de la conférence faite à l'Université de Denver. L'un d'eux, Robert Pike, a rédigé ensuite un rapport incomparablement moins long mais plus sensé que tous ceux du Service du Matériel Aéronautique. Ses camarades, un peu abasourdis par ce qu'ils venaient d'entendre, étaient d'accord sur certains points, divisés sur d'autres. Tous reconnaissaient que la valeur intellectuelle de la personnalité qui s'était appliquée à éclaircir le mystère des soucoupes volantes constituait l'argument le plus fort en faveur de ses théories. Sans cette garantie, rien n'aurait pu vaincre le scepticisme créé par les démentis successifs de l'Armée

de l'Air. Voici quelques-unes des questions qui ont été posées par les membres du groupe :

QUESTION : Que penser de ces fameux changements de direction à angle droit ? Tous les pilotes savent qu'une telle manœuvre est impossible sur un appareil obéissant aux lois ordinaires de l'aérodynamique. La soucoupe volante est-elle donc cet engin recherché depuis si longtemps qui échappe à l'action de la pesanteur et, comme son équipage, résiste à toutes les accélérations ?

Réponse : Parfaitement. Quand tout l'appareil est en état d'équilibre magnétique, la question de la résistance à l'accélération ne se pose plus. Contrairement aux engins ordinaires, la soucoupe volante peut sans dommage décrire n'importe quel angle.

QUESTION : Nous sommes intrigués par les dimensions des soucoupes. Que signifient ces multiples de neuf ?

Réponse : Franchement, je l'ignore. C'est une théorie du docteur G. Voyez par exemple la seconde soucoupe : elle avait soixante-douze pieds de diamètre ; sa cabine avait un diamètre de dix-huit pieds et une hauteur de soixante-douze pouces. Le docteur G. fait encore observer que le mois de septembre, qui a neuf lettres, est le neuvième mois de l'année, et qu'il y a neuf planètes dans le système solaire. D'après lui encore, on peut constater sur n'importe quelle plage que les vagues déferlent par séries de neuf, la dernière étant plus forte que les huit précédentes. Vérifiez vous-mêmes.

QUESTION : Qu'est-ce que le mois magnétique ?

Réponse : Une façon plus scientifique de mesurer le temps. Un jour magnétique dure vingt-trois heures cinquante-huit minutes. Le mois magnétique a donc vingt-huit jours, vingt-trois heures et vingt-neuf minutes. Avec ce système, la durée de la révolution de la Terre autour du Soleil est de treize mois au lieu de douze mois et un quart de jour. Depuis des siècles, les Chinois emploient l'année de treize mois.

QUESTION : Pourquoi les chimistes ne peuvent-ils analyser tous les métaux, puisque toutes les planètes ont une origine commune : le Soleil ? Comment certains éléments peuvent-ils se trouver dans l'une d'elles et non dans les autres ?

Réponse : Il semble en effet qu'il y a là une faille dans le récit du docteur G. Cependant, il n'a pas dit que les soucoupes volantes contenaient deux métaux qu'on ne pourrait jamais trouver sur la Terre : il a seulement déclaré qu'on n'avait pas encore rencontré ces deux métaux. N'a-t-on pas découvert de nouveaux éléments de nos jours encore ? Nous en sommes déjà au quatre-vingt-dix-septième. Quarante

de ces éléments ont également été trouvés sur le Soleil, ce qui en laisse pas mal à y découvrir encore. Il est fort possible que sur une autre planète des éléments se trouvent à la surface, alors que sur notre Terre ils sont enfouis à des kilomètres à l'intérieur de l'écorce terrestre. Le docteur G. a dit que cent cinquante expériences et une température de dix mille degrés n'avaient pas permis d'altérer deux de ces métaux et qu'il en avait déduit que ces métaux venaient d'ailleurs. Mais il n'en demeure pas moins possible que les constructeurs des soucoupes volantes aient réalisé un alliage qui nous est inconnu avec des métaux que nous connaissons.

QUESTION : Le minuscule poste de radio magnétique du docteur G. et de M. Newton a-t-il été enregistré par la Commission de Contrôle Fédérale ?

Réponse : Oui, j'ai vu son certificat d'enregistrement.

QUESTION : Etes-vous certain qu'il n'y avait pas d'instructions écrites à bord de l'engin ? Nous sommes des pilotes expérimentés ayant tous de deux mille à dix mille heures de vol et nous ne pouvons pas concevoir un appareil sans instructions écrites dans tous les coins, à l'intérieur comme à l'extérieur. Mon frère, convaincu que cette absence d'indications écrites signifie que ces êtres n'ont pas de langage, a suggéré qu'ils utilisaient peut-être une télépathie mentale semblable à celle des oiseaux et de la plupart des animaux, et même des fourmis. Est-ce possible ?

Réponse : Certes oui. Comme je l'ai déjà dit, tout est possible. Mais le fait est qu'on a trouvé des parchemins dans l'appareil et que les signes dessinés sur ces parchemins relevaient de l'écriture idéographique. Ils ont été remis à des spécialistes qui n'ont rien pu en faire.

QUESTION : Nous trouvons insupportables tous ces bavardages au sujet des hommes de très petite taille. C'est bon pour les femmes. Etes-vous certain qu'il ne s'agissait pas de nains de cette Terre ?

Réponse : Les véritables nains sont tous connus. Et comme je l'ai dit précédemment l'existence de petits hommes n'est pas plus invraisemble que le succès du petit Mickey Rooney dans le cinéma. Les conditions de climat influent dans une grande mesure sur la taille des êtres vivants, mais bien moins sur le développement du cerveau. Le dinausaure pesait soixante tonnes et son cerveau ne pesait qu'une livre. Il aurait été certes magnifique de pouvoir dire que les hommes des soucoupes volantes avaient un mètre quatre-vingts, pesaient quatre-vingts kilos et ressemblaient aux membres d'une équipe universitaire de football. Mais le docteur G. a dit qu'ils avaient de quatre-vingt-dix centimètres à un mètre de taille et de trente à quarante ans. Il ne leur a trouvé aucune particularité notable.

QUESTION : Est-il possible que des faits soient gardés secrets, non pas par simple ignorance, mais pour certaines considérations supérieures, telles que le désir d'éviter la panique ou des controverses religieuses ?

Réponse : Certains spécialistes de l'énergie magnétique ont suggéré cette explication, mais je reste sceptique. La panique peut être contrôlée. Les autorités compétentes auraient pu « préparer » l'opinion publique et en obtenir l'acceptation de principe d'un fait, avant même de le révéler. En ce qui concerne le problème religieux, ce n'en est pas un pour les théologiens. Dieu a créé la Terre et nous descendons d'Adam. Autres planètes, autres Adam. La puissance infinie de Dieu est excellemment prouvée par l'envergure de Son œuvre. Même un athée ne peut s'empêcher d'être tourmenté à la pensée de l'infini et de l'éternité, mais ceux qui croient en l'existence d'une volonté divine régissant notre monde, ne peuvent qu'accueillir avec satisfaction des preuves supplémentaires de cette divinité.

QUESTION : Quels livres sont recommandés sur les aspects scientifiques et pratiques de toute cette affaire ?

Réponse : Celui-ci.

QUESTION : Possède-t-on des renseignements sur le système de contrôle de vol par simple pression sur divers boutons, tel qu'il est apparemment appliqué dans les soupcoupes volantes ?

Réponse : Demandez-le à l'Armée de l'Air. Il est possible que l'Armée de l'Air utilise le même système pour ses projectiles télé-commandés.

QUESTION : Ces hublots, à travers lesquels on peut voir de l'intérieur mais non de l'extérieur, ne sont-ils pas enduits d'une couche d'argent pour arrêter les rayons cosmiques ?

Réponse : C'est possible.

QUESTION : Les soucoupes volantes étaient-elles dotées d'un système de chauffage ?

Réponse : Il n'y en avait pas d'apparent, mais évidemment la totale connaissance de l'énergie magnétique donnerait également la possibilité de produire de la chaleur, parce que la chaleur est la forme la plus commune de l'énergie.

QUESTION : Comment étaient leurs vêtements ? Où se trouvaient les coutures ? Comment étaient faites les boutonnières ? Et leurs chemises ? Avaient-ils des cravates ? Leurs pantalons avaient-ils des poches ? Leurs chaussures, avaient-elles des lacets ? Etaient-ce des chaussures basses ou montantes ? Avaient-elles des talons ? Des clous ?

Avaient-ils des chaussettes ? Des coiffures ? Leurs sièges étaient-ils rembourrés ? Leurs couchettes qui rentraient dans la paroi avaient-elles des draps, des coussins, des couvertures ? Etaient-elles dures ou douces ? Y avait-il un tapis ? Des rideaux ? Des paquets de pansements de première urgence ? Y avait-il des boissons autres que l'eau lourde ? De la vaisselle ? Des gravures ? Des bagues ? Des tables ? Les parchemins étaient-ils rattachés par feuillets ou bien roulés ?...

Réponse : Ce sont là des questions de femmes. Elles sont pertinentes, mais je suis incapable de répondre à la plupart d'entre elles. Peut-être une WAC, affectée au service de renseignements de l'Armée de l'Air, le pourrait. Mais il faudrait évidemment que les vingt questions que j'ai posées aient d'abord reçu des réponses. Après tout, la priorité est encore un mot magique au Pentagone, et je tiens à ce qu'il soit répondu d'abord à mes vingt questions.

CHAPITRE XVII

QUELQUES CONCLUSIONS (A AIR CONDITIONNÉ)

« Le cercle n'a ni fin ni commencement », a dit Charles Fort. Il en est de même pour les soucoupes volantes. En trois ans, la boucle s'est trouvée bouclée ; dans le sens le plus littéral, nous sommes revenus au point de départ.

Le 25 juillet 1947, Kenneth Arnold signalait neuf objets, volant comme des soucoupes, au-dessus du Mont Rainier (Washington). Le 30 avril 1950, Mme Albert Goelitzer a déclaré qu'elle avait aperçu huit objets, plats et cylindriques, volant au-dessus de Centralia (Washington). Ces huit-là étaient-ils les mêmes que ceux qui avaient été observés par Kenneth Arnold trois ans plus tôt ? Etaient-ils en train de chercher le neuvième, celui qui avait eu un « ennui mécanique » et était tombé près d'Aztec, dans le Nouveau-Mexique ?

Dans l'intervalle de ces deux observations, trois ans se sont écoulés, des milliers de personnes ont pu voir d'étranges objets dans le ciel, et tous, depuis les observateurs professionnels jusqu'aux simples badauds, hommes, femmes et enfants, ont déclaré que ces objets ressemblaient à des soucoupes volantes.

Mais l'Armée de l'Air a décidé que toutes ces personnes se trompaient et qu'elle seule avait raison. Tous ces gens, à son avis, ou bien n'étaient pas dans leur état normal, ou bien étaient des plaisantins. Moi, j'estime que lorsqu'un psychiâtre considère que cent cinquante millions de personnes sont folles, c'est bien lui qui est fou.

Au début du présent ouvrage, j'ai demandé à mes lecteurs de n'accorder aucune créance à l'Armée de l'Air. Si elle dit que les soucoupes volantes existent, n'y croyez pas ; si elle dit qu'elles n'existent pas, n'y croyez pas ; si elle dit que je ne sais pas de quoi je parle, n'y croyez pas. Ne croyez rien de ce qu'elle peut dire. C'est moi qu'il faut écouter.

J'ai observé avec compassion les journalistes qui se sont efforcés de découvrir la vérité dans cette affaire, et qui, pour avoir voulu faire le jeu du Pentagone, ont été victimes de sérieux retours de manivelle. Je leur ai dit que si vraiment la plume est plus puissante que l'épée, ils étaient des escrimeurs trop faibles pour en faire la preuve. Ils s'étaient lancés dans la bagarre, pratiquement désarmés : imagine-t-on nos « Marines » débarquer à Guadalcanal sans armes ?

Comme tout le monde, j'ai souvent été ému devant la photo montrant le général Douglas A. MacArthur descendant de son canot, dans l'eau peu profonde de la baie de Luçon et se dirigeant vers la terre. Mais je savais qu'avant ce geste, des barrages avaient été établis, que des lance-flammes avaient fait disparaître les derniers tirailleurs et que, bien que la rive donnât l'apparence du chaos, elle était relativement à l'abri du tir ennemi. J'ai adopté la même tactique à l'égard de ces Messieurs du Pentagone dans l'affaire des soucoupes volantes. Je les ai traités comme une race à part, et je pense avoir suffisamment averti mes lecteurs d'avoir à préparer une ligne de défense d'où ils pourraient répondre par le rire à toute contre-attaque. Lorsque cette contre-attaque sera déclenchée, nous pourrons nous écrier : « Voilà, nous l'avions prévu, il n'y a que la vérité qui touche ! »

L'hypocrisie est monocorde, toutes les actions hypocrites se ressemblent. Voyez comment le Chancelier de l'Université de Denver s'est déchaîné contre le conférencier inconnu ; pourtant, lui et les autres membres de son administration connaissaient bien l'identité de cet homme. Tout cela, au fond, faisait partie de la grande comédie américaine destinée à tromper le commun des mortels. Les militaires et même une partie des intellectuels pensent aujourd'hui que Lincoln se trompait lorsqu'il disait qu'on ne peut tromper le peuple : ils sont persuadés que l'on peut mener le peuple par le bout du nez, à condition de ne pas lui jouer toujours la même comédie, de varier son répertoire. Au fait, ce Chancelier de l'Université de Denver a-t-il jamais demandé que soit révélée l'identité des porte-paroles anonymes de l'Armée de l'Air ? A-t-il jamais demandé à ces derniers de cesser de fouiner partout à la recherche de renseignements rassemblés dans le cadre d'une enquête officiellement abandonnée ? A-t-il jamais demandé à la presse de ne publier aucune des déclarations de l'Armée de l'Air, tant que l'identité de ses porte-paroles n'aurait pas été rendue publique ?

Lorsque je pense à tout l'argent dépensé pour le *Projet Soucoupe* et au peu de résultats auxquels sont arrivés les « grands cerveaux » qui s'en sont occupés, j'en arrive à me demander si l'entraînement militaire n'aurait pas pour but réel non seulement d'apprendre à se servir de la parole pour cacher la pensée, mais de désapprendre à penser, sous prétexte que penser est ridicule. Relisez donc le condensé des conclusions obtenues par le Service du Matériel Aéronautique, et

voyez s'il indique la moindre bribe de connaissance théorique de la propulsion par l'énergie magnétique. Ce document ressemble aux ouvrages dits scientifiques d'avant Copernic — pleins de considérations qui, si on les examine avec soin, ne veulent rien dire. Nous n'avons jamais eu une meilleure preuve que de brillants uniformes cachent bien souvent des esprits obtus.

Cela me fait penser à Lee Bowman et au moteur de bateau qu'il a conçu pendant la guerre. Le gaz d'octane étant rare à cette époque, il s'était arrangé pour le faire tourner à l'oxyde de carbone. Ce dernier gaz était bon marché, et il peut aussi bien exploser que brûler. Roscoe Turner avait fait les essais d'un prototype de ce moteur et avait déclaré qu'il méritait d'être exploité sur une grande échelle. La Marine a décidé alors de se l'assurer, mais, dix-huit mois après, Bowman attendait toujours. Il a finalement demandé à la Marine de se prononcer dans un sens ou dans l'autre. On lui a répondu de modérer son impatience, d'attendre son tour : « Vous finirez bien par en passer par notre volonté ». « Vous tombez mal avec moi », a-t-il répondu. « C'est ce que nous allons voir ». « C'est tout vu : j'ai vendu mon brevet, ne vous en déplaise, il y a une minute ».

Bowman est aujourd'hui riche et heureux, tandis que les messieurs galonnés qui ont voulu l'exploiter ont sombré dans l'indifférence et l'oubli...

Les situations de ce genre sont déjà fort regrettables en temps de guerre ; mais entre les guerres, elles sont absolument intolérables. Le conseil central de la Fédération des Savants Américains a décidé de réagir. Il a publié une déclaration dans laquelle il déplorait l'interdiction officielle de se livrer à tous commentaires au sujet d'informations d'ordre scientifique et ajoutait : « Il est difficile à un Américain, de recevoir de Washington l'ordre de « la fermer », même lorsque cet ordre est suivi d'un tardif « s'il vous plaît ».

Gerard Piel, directeur de *Scientific American*, dont il avait reçu l'ordre de brûler trois mille exemplaires parce qu'ils contenaient des renseignements connus de tous les savants à l'exception du médecin particulier de Hailé Sélassié, a déclaré : « La presse doit s'en prendre à elle-même, autant qu'aux autres responsables, pour ce linceul du secret qui lui fait un tort considérable. Nos quotidiens et nos périodiques se sont eux-mêmes attaché la corde au cou. »

David Lawrence, de son côté, a demandé aux journaux de ne plus se laisser abuser par des arguments désuets, relatifs à la sécurité nationale, parce que « trop souvent, ce tabou tend à camoufler l'incompétence ».

Eh bien, c'est encore sans doute un point de vue charitable. Pourquoi, par exemple, ce tabou ne camouflerait-il pas un double jeu, de mauvais desseins ? Supposez qu'il ait pour but de nous cacher la vérité

au sujet de notre infériorité, par rapport à d'autres puissances terrestres. Supposez, pour n'envisager que le moindre des maux, que cette vérité soit que nous avons cinq cents ans de retard sur une autre partie quelconque de l'univers, dans le domaine de la propulsion aérienne ? Est-ce tellement désagréable à avouer ?

Tout le monde, ou presque, reconnaît qu'il n'y a pas de fumée sans feu. Tout le monde, sauf l'Armée de l'Air. A son point de vue, nous avons tous mis des lunettes de soleil trop foncées, et les disques volants que nous croyons voir ne sont que des gouttes de sueur. Ils ne sont guère compliqués, dans l'Armée de l'Air. Ils sont même trop simples.

Comme le mari trompé, serons-nous les derniers à savoir ?

Le 9 avril 1950, même le *New York Times* a commencé à faiblir. Il a publié un article de Joseph Nolan, intitulé : « Ces soucoupes volantes, existent-elles, oui ou non ? » Tout le monde, y compris le président, ajoutait Nolan, est fort intrigué et les hypothèses les plus diverses ont été avancées ».

La seule hypothèse qui ait failli tomber juste est, à mon point de vue, celle du vice-ministre soviétique des Affaires étrangères, Andrei A. Gromyko qui, pour changer, ne s'est pas dérobé et n'a pas opéré de sortie diplomatique, mais qui est au contraire entré dans le vif du sujet : il a suggéré que les soucoupes volantes étaient peut-être le fait d'un champion soviétique du lancement du disque, ne connaissant pas lui-même la limite de ses forces ! Pourquoi pas, après tout, car lorsque George Washington a lancé son fameux dollar en argent par-dessus le Potomac, il est peut-être tombé par hasard sur l'une des lignes de force magnétiques qui a déjoué, pour un instant, la force d'attraction terrestre.

Toute cette affaire des soucoupes volantes, comme on le voit, ne date pas d'hier. Elle remonte au temps des aimants naturels et à des milliers d'années en arrière. Quoi qu'en puissent dire les hommes en place, il nous faudra, pour comprendre vraiment le problème, en reprendre l'étude depuis les débuts, depuis Thalès, Gilbert et Faraday, et arriver ainsi progressivement jusqu'aux recherches modernes sur le magnétisme. C'est alors seulement que l'on pourra se prononcer sur la réalité des soucoupes volantes.

Ce disant, je laisse la porte ouverte à un aveu de la dernière heure de la part de l'Armée de l'Air. Nous attendons qu'elle nous dise si les soucoupes volantes sont *a*) nôtres, *b*) russes, *c*) d'une autre planète ou *d*) les trois à la fois. Un tel aveu nous suffira et l'Armée de l'Air sera alors pardonnée.

DOSSIER DES DOCUMENTS 1947-1950

— 26 juin 1947 : *Los Angeles Times.*

NEUF « SOUCOUPES »,
VOLANT A 2.000 KM.-H. ONT ETE OBSERVEES
MAIS QUE SONT-ELLES ?

Pendleton (Oregon), 25 juin (A. P.). — Kenneth Arnold signale qu'il a observé neuf objets brillants, volant à 2.000 km.-h., au-dessus de la chaîne de la Cascade, dans la partie occidentale de l'Etat de Washington. Ces objets étaient larges, en forme de soucoupes, et se trouvaient à une altitude de 3.000 mètres. Au moment où Arnold les avait aperçus, ils se trouvaient à 40 ou 50 km. de distance et se dirigeaient vers le Nord.

— 29 juin 1947 : *Los Angeles Daily News.*

DE NOMBREUSES PERSONNES
DISENT AVOIR VU DES SOUCOUPES VOLANTES

Terrain d'essais de White Sands (Nouveau-Mexique), 28 juin (U. P.). — Les déclarations de Kenneth Arnold, relatives aux neuf objets qui volaient comme des soucoupes, déclarations appuyées par des observations identiques qu'auraient faites d'autres personnes résidant dans la région du nord-ouest des Etats-Unis, ne sont pas prises au sérieux par les officiers de l'Armée de l'Air au Nouveau-Mexique. Le lieutenant-colonel Harold R. Turner, commandant le terrain d'essais militaires des projectiles à fusées, déclare que ces disques étaient sans doute des avions à réaction.

— 4 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

L'ARMEE DE L'AIR
SONDE LE MYSTERE DES « SOUCOUPES VOLANTES »
ELLE AFFIRME QU'IL NE S'AGIT PAS DE PROJECTILES

Aérodrome de Wright (Ohio), 3 juillet (U. N. S.). — Le général Carl Spaatz, commandant en chef des forces aériennes, a demandé aux officiers de la section de

recherches aériennes du Service du Matériel Aéronautique d'essayer d'établir la nature exacte des disques volants. Le lieutenant William C. Anderson, chargé des rapports avec la presse, a déclaré : « Jusqu'ici, nous n'avons rien trouvé qui confirmât l'existence des disques. Nous ne pensons pas que ce sont des projectiles télécommandés ». Il y a lieu de croire, a-t-il ajouté, que ce phénomène est le produit de l'imagination de quelqu'un.

— 4 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

UN PILOTE DE LIGNE APERÇOIT UN GROUPE DE DISQUES VOLANTS

Boise (Idaho), 4 juillet (A. P.). — Le capitaine Smith, pilote des United Airlines, et son co-pilote, le lieutenant Stevens, ont signalé « trois ou cinq » disques volants, à une altitude de 2.250 mètres, à 25 km. au sud-ouest d'Ontario (Oregon).

Les mystérieuses soucoupes volantes ont été photographiées pour la première fois par Frank Ryman, cultivateur. Ryman estime que l'objet qu'il a photographié se trouvait à 3.000 ou 3.500 mètres d'altitude et volait à 800 km.-h.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

LES « SOUCOUPES » SERAIENT-ELLES DES SIGNAUX DE MARS ?

Détroit, 5 juillet (I. N. S.). — Un météorologue de Détroit, qui a voulu garder l'anonymat, estime que les disques volants sont peut-être des signaux qui nous sont adressés de la planète Mars.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

L'OPINION NEGATIVE D'UN ASTRONOME SUR LES SOUCOUPES

Flagstaff (Arizona), 5 juillet (U. P.). — Le docteur V. M. Slipher, directeur du célèbre observatoire Lowell, a déclaré qu'il n'avait remarqué aucune soucoupe volante au-dessus de l'Arizona, mais que l'on pouvait découvrir n'importe quoi dans le ciel à condition de regarder assez longtemps.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

LE PUZZLE DES SOUCOUPES SE COMPLIQUE A L'INFINI

D'une dépêche de la U. P. — Le nombre de personnes qui signalent avoir aperçu des soucoupes volantes augmente de jour en jour, au point que les savants commencent à se demander si une partie des Américains ne souffre pas d'une sérieuse maladie nerveuse ; avoir des taches devant les yeux, n'est-ce pas un indice certain de dérangement cérébral ? Les déclarations relatives aux soucoupes volantes affluent de Pensylvanie, du New-Jersey, de Géorgie, de l'Idaho et d'autres Etats de l'Ouest.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

ETRANGE TROUVAILLE UNE « SOUCOUPE » TOMBE DANS UNE FERME

Circleville (Ohio), 4 juillet (A. P.). — Sherman Campbell a annoncé qu'il avait trouvé, dans sa ferme, un étrange objet en forme d'étoile à six branches, haut de 1 m. 25 et large de 1 m. 20, recouvert d'une couche d'étain et pesant environ deux livres. Au centre météorologique de Port Columus, on déclare que la description de cet engin correspond à celle d'un objet utilisé par les forces aériennes pour mesurer la vitesse du vent.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

UN ESSAI DE « SOUCOUPE VOLANTE » A EU LIEU EN CALIFORNIE, EN 1928

Leo Bentz, ancien constructeur d'automobiles, a déclaré que lui-même et un ami avaient assisté, en 1928, au Griffith Park, à la démonstration confidentielle d'un modèle d'engin aérien, en forme de soucoupe. L'inventeur en était George De Bay, qui recherchait de nouveaux principes de propulsion aérienne. Il avait dessiné les plans d'un engin qui devait se déplacer dans l'air comme une pierre plate, ou plutôt comme une soucoupe renversée, et utiliser pour sa propulsion le principe du vide, ce qui demandait dix fois moins d'énergie qu'il n'en était dépensé à cette époque pour les avions. On pense que De Bay est parti pour l'U.R.S.S.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

DES AVIATEURS VOIENT DES SOUCOUPES VOLANTES DE PRES L'UN DIT QUE « CES OVOIDES L'ONT FORT TROUBLE »

Dan J. Whelan et Duncan Underhill, de Hollywood, ont annoncé que, le 4 juillet, à 17 heures, près de Santa Monica, ils avaient vu un disque, à 600 mètres environ au-dessus d'eux. Ils volaient alors à 2.000 mètres d'altitude. C'était un objet plat et rond qui ressemblait à une cible d'entraînement, ayant 12 ou 15 mètres de diamètre et volant à 700 ou 800 km.-h.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

LE COMMANDANT DES ANCIENS COMBATTANTS ATTEND DES INFORMATIONS OFFICIELLES SUR LES DISQUES VOLANTS

Columbus (Ohio), 5 juillet (A. P.). — Louis E. Starr, commandant en chef de l'Association des Anciens Combattants des guerres d'outre-mer, a déclaré au camp des anciens combattants de l'Ohio qu'il attendait des informations de Washington au sujet de « la flotte aérienne des soucoupes volantes ». Il n'a pas indiqué sa source d'information.

— 5 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

AUCUNE RELATION ENTRE LES « SOUCOUPES » ET LES ESSAIS D'ARMES ATOMIQUES

Sous un titre en caractères de 4 centimètres de haut, le journal dément qu'il y ait la moindre relation entre les résultats des essais atomiques et l'étrange phénomène des soucoupes volantes. Il donne une photo dont la légende est « Qu'est-ce ? », montrant un disque vu à 3.000 mètres. C'est la photo prise par Ryman.

— 9 juillet 1947 : *Los Angeles Examiner.*

Photo de 15 centimètres sur 24, sous le titre : « Et maintenant ? » La légende déclare : « Des résidents de presque tous les coins du Kentucky ont signalé qu'ils avaient vu hier soir de tels « disques » lumineux, filant à travers le ciel. Un photographe de presse a pu prendre en cliché deux de ces objets volants ».

— 7 janvier 1948 : *The Louisville Courier.*

LE CAPITAINE MANTELL TROUVE LA MORT EN POURSUIVANT UNE SOUCOUPE VOLANTE

Fort Knox, 8 janvier (U. P.). — Le capitainne Thomas F. Mantell, de la Garde Nationale du Kentucky, vétéran du débarquement de Normandie, prend en chasse quelque chose qui est, soit une soucoupe volante, soit la planète Vénus, au-dessus de la base aérienne de Godman, près de Fort Knox, et trouve la mort dans cette aventure. Les deux autres pilotes de la formation dont faisait partie le capitaine Mantell étaient montés à 5.500 mètres, mais Mantell avait poussé son Mustang F-51 à une altitude de 6.000 mètres, avant de mourir.

— 18 février 1948 : *The Omaha Herald.*

EST-CE UNE SOUCOUPE VOLANTE QUI A PRODUIT L'EXPLOSION ?

Stockton (Kansas), 18 février (U. P.). — Une puissante explosion s'est produite dans le nord du Kansas, secouant les maisons, brisant des vitres et terrifiant les habitants. La cause en est inconnue. Un fermier des environs de Stockton a déclaré qu'il avait vu une soucoupe volante quelques instants avant l'explosion.

— 5 avril 1948 : *Manila* (Philippines).

UNE SOUCOUPE EVITE UN AVION MILITAIRE EN TOURNANT A ANGLE DROIT

Manille, 8 avril. — Le lieutenant Robert W. Moyers, de la 67e escadrille du 18e groupe de chasse basé aux Philippines, conduisant un détachement de quatre appareils F-47, a aperçu un objet aérien, à 5 km. de distance. Il a voulu se rendre compte de la nature de l'objet et l'a vu prendre un virage à angle droit, puis disparaître en l'espace de cinq secondes. L'objet avait une couleur argentée et ne dégageait aucune fumée.

— 8 avril 1948 : *Manila* (Philippines).

DES DISQUES ARGENTES SIGNALES AU-DESSUS DE DEUX LOCALITES

Ashley (Ohio), 8 avril (U. P.). — Plusieurs témoins ont signalé qu'un objet oblong, de couleur argentée, avait survolé deux localités de l'Ohio. L'observatoire de Perkins déclare que des ballons-sonde se trouvaient dans l'air à peu près au moment où ces observations ont été faites.

— 28 juillet 1948 : *Los Angeles Herald and Express.*

ETRANGE PHENOMENE, DANS LE CIEL DE GEORGIE

Montgomery (Alabama), 28 juillet (I. N. S.). — Au moins quinze personnes ont vu, en Georgie, une boule de feu, avec une sorte de queue de flammes signalées diversement comme étant de couleur rouge, verte, bleue ou teintée de rose. Deux aviateurs ont aperçu, dans le ciel de l'Alabama, des objets argentés qui se déplaçaient très lentement. Tous les observateurs s'accordent pour dire que ces objets se déplaçaient de l'Ouest à l'Est.

— 1er octobre 1948 : *Los Angeles Herald and Express.*

GORMAN LIVRE UN COMBAT DE 27 MINUTES A UN DISQUE LUMINEUX

Le lieutenant George F. Gorman a livré combat à une soucoupe volante au dessus de l'aérodrome de la Garde Nationale de Fargo (Dakota du Nord). Le combat a duré vingt-sept minutes. L'objet était lumineux. Après de nombreux piqués et chandelles, après avoir évité, à plusieurs reprises, des télescopages directs, Gorman a finalement perdu le contact avec son assaillant, alors qu'il se trouvait à 4.200 mètres d'altitude. Deux officiers de la tour de contrôle et des civils se trouvant dans un autre avion ont assisté au combat.

— 8 avril 1949 : *Los Angeles Times.*

UN DISQUE VOLANT EST APERÇU PAR DES OUVRIERS

Deux ouvriers, travaillant à Griffith Park, ont déclaré avoir vu un disque argenté, volant à une grande vitesse. Il laissait une traînée de vapeur blanche et zigzaguait en direction générale du Nord. Ils ont estimé que l'altitude de l'objet était environ 1.500 mètres, et que le disque avait 1 m. 50 de diamètre. L'observatoire de Griffith ne signale rien d'extraordinaire ce jour-là.

— 27 avril 1949 : *Los Angeles Times.*

L'ARMEE DE L'AIR DECLARE AVOIR ETABLI, APRES ENQUETE, QUE LES SOUCOUPES VOLANTES NE SONT PAS UNE PLAISANTERIE

Dayton (Ohio), 26 avril (U. P.). — L'Armée de l'Air n'a pas exclu la possibilité que les soucoupes volantes fussent des engins de l'étranger. Elle a chargé une équipe d'agents techniques du service de renseignements du Service du Matériel

Aéronautique, de faire une enquête au sujet des renseignements relatifs aux mystérieux objets. Au total, deux cent quarante incidents de soucoupes volantes survenus aux Etats-Unis et trente survenus à l'étranger ont été examinés. Il a pu être établi que 30 % n'en étaient que des objets connus, tels que des ballons-sonde, des météores ou des ballons de recherches de rayons cosmiques. Des réponses analogues sont probables pour une proportion analogue d'autres cas, mais les 40 % qui restent sont encore un mystère. « On estime qu'il est hautement improbable que le niveau de la science dans un autre pays quelconque soit tellement au-dessus du nôtre. »

— 30 avril 1949 : *The Saturday Evening Post.*

CE QUE VOUS POUVEZ CROIRE AU SUJET DES SOUCOUPES VOLANTES

Dans un long article, Sidney Shallet déclare que l'Armée de l'Air lui a volontiers fourni les renseignements qu'il avait demandés, et que, d'après ces renseignements, il a été impossible d'établir d'une façon positive l'existence de la moindre soucoupe. Il adopte, dans l'ensemble, le point de vue selon lequel les personnes qui ont cru apercevoir des soucoupes volantes, ont vu en réalité des objets connus qu'elles n'ont simplement pas identifiés. Mais il évite de donner une opinion personnelle en phrases qu'il serait possible de détacher du texte et de citer.

— 7 mai 1949 : *The Saturday Evening Post.*

CE QUE VOUS POUVEZ CROIRE AU SUJET DES SOUCOUPES VOLANTES

Sidney Shallet cite divers membres du haut commandement — Vandenberg, Norstad, McCoy, Le Maÿ et Spaatz — qui tendent tous à minimiser ce que l'on peut croire au sujet des soucoupes volantes. Cet exposé est suivi du récit de plusieurs cas précis, tendant à appuyer la ligne officielle, selon laquelle il s'agit d'hallucinations.

— 25 juillet 1949 : *Los Angeles Times.*

UN MONSTRE AERIEN SANS AILES ET INCANDESCENT

Atlanta, 24 juillet (U. P.). — Des pilotes de ligne racontent qu'ils ont vu un formidable appareil dégageant un flot de flammes de douze mètres de long, par l'arrière. L'engin semblait illuminé par une traînée incandescente lui passant tout le long du centre. Il se déplaçait à une vitesse comprise entre 800 et 1.100 km.-h.

— 21 août 1949 : *The Los Angeles Times.*

FAUSSE ALERTE, DUE A LA DECOUVERTE DE DEUX VIEUX MODELES DE SOUCOUPES VOLANTES

Washington, 20 août (A. P.). — L'Armée de l'Air déclare que les deux vieux engins, découverts dans un hangar à tabac du Maryland, n'ont rien à voir avec les soucoupes volantes. (L'article est illustré de photos de 1940 d'avions à propulsion par rotation, construits par Jonathan Caldwell. Ce sont les restes des engins qu'il avait construits qui avaient été trouvés au Maryland.)

— 31 août 1949 : *Los Angeles Times.*

DES OFFICIERS AMERICAINS DISENT AVOIR VU DES DISQUES VOLANTS, par Marvin Miles.

Terrain d'essais de White Sands (Nouveau-Mexique), 29 août. — On signale aujourd'hui que le personnel de ce centre a aperçu une soucoupe volante ou au moins un mystérieux objet aérien. Un officier pense qu'il s'agit d'un vaisseau aérien. Il ne peut s'agir de ballon-sonde, dont l'aspect est trop familier aux observateurs. L'observation a été faite au moyen d'un puissant théodolite. L'engin était de forme ovoïde et de dimensions énormes, et filait à 6 ou 7 kilomètres à la seconde.

— 31 août 1949 : *Los Angeles Daily News.*

UN ETRANGE MONSTRE AERIEN DEGAGEANT UNE TRAINEE DE FEU LONGUE DE PLUS D'UN KILOMETRE

Un géant du ciel, dégageant une flamme, longue de plus d'un kilomètre, est passé à 15.000 mètres au-dessus de la base aérienne de Muroc. Les tours de contrôle de l'aérodrome et les officiers chargés du contrôle aérien aux bases de Lockheed, de Palmdale et de Long Beach ont reçu cette étonnante information d'un pilote privé et de ses deux passagers. Le pilote est Bob Hanley, homme posé et digne de confiance. Il a vu l'objet à 12 h. 15, au-dessus de Mint Canyon.

— 16 septembre 1949 : *Los Angeles Times.*

NOTRE SPECIALISTE DES SOUCOUPES VOLANTES LIT SON COURRIER, par Marvin Miles.

Article écrit sur un ton humoristique, dans lequel l'auteur reprend quelques-unes des lettres qu'il a reçues de correspondants annonçant avoir vu dans le ciel les objets les plus hétéroclites, tels que : « Un énorme obus à nez obtus », « un objet d'or brillant, dégageant une lumière bleutée », « une sorte d'énorme volant ». Marvin Miles déclare qu'il aurait aimé avoir des photos de tous ces objets.

— 6 octobre 1949 : *Los Angeles Daily Mirror.*

VERS UNE NOUVELLE THEORIE : LES « SOUCOUPES VOLANTES » SERAIENT VRAIMENT REELLES

Le journal déclare que l'on a maintenant de sérieuses raisons de croire que les soucoupes volantes sont des objets réels, et non pas seulement le produit de l'imagination. Elles pourraient même venir d'une autre planète. Cette conclusion semble basée sur le fait que des témoignages venant des sources les plus diverses ont été rassemblés, amplement suffisants pour faire échec à la théorie selon laquelle les soucoupes volantes ne correspondraient à rien.

— 12 octobre 1949 : *Variety* (New-York).

UNE SOUCOUPE VOLANTE ATTERRIT AU NOUVEAU-MEXIQUE

Un article, sur deux colonnes, de Frank Scully, annonçant l'atterrissage d'une soucoupe volante et en donnant tous les détails d'après le récit de savants qui avaient examiné l'engin. « Il avait 100 pieds de diamètre et 72 inches de haut ». Scully ajoute que « seize hommes, à la peau carbonisée, ont été découverts à l'intérieur de la cabine » et que dans la fabrication de l'engin entraient notamment « deux métaux encore inconnus sur cette terre ».

— 31 octobre 1949 : *Los Angeles Mirror.*

UN MYSTERIEUX MONSTRE AERIEN AVEC UNE QUEUE DE FLAMMES LONGUE DE PLUS D'UN KILOMETRE

Le constructeur d'avions, William B. Stout, affirme qu'il ne faut pas rejeter avec dédain les informations relatives aux disques volants et aux mystérieux vaisseaux aériens. Il reprend en particulier avec attention le récit de l'objet dégageant une traînée de flammes longue de plus d'un kilomètre qui avait été déjà publié dans le numéro du 31 août 1949 du *Los Angeles Daily News*.

— 23 novembre 1949 : *Variety* (New-York).

DES SOUCOUPES VOLANTES ONT ETE MISES EN PIECES SECRETS IRREMEDIABLEMENT PERDUS

Un article sur deux colonnes de Franck Scully donnant des détails supplémentaires sur les soucoupes volantes, en particulier sur celle dont il avait révélé l'atterrissage dans son article du 12 octobre. Il indique notamment que ces engins utilisent probablement l'énergie magnétique pour leur propulsion et pourraient donc venir d'une planète telle que Vénus, en faisant l'aller-retour en l'espace d'une heure. Les soucoupes volantes découvertes sur notre terre, ajoute-t-il, ont été démontées et, à proprement parler, « mises en pièces » par l'Armée de l'Air, malgré les protestations des savants spécialisés dans le magnétisme.

— 27 décembre 1949 : *Los Angeles Times.*

LES DISQUES VOLANTS SERAIENT LES ESPIONS D'UNE AUTRE PLANETE

New-York, 26 décembre (A. P.). — Un compte rendu détaillé de l'article de Donald Keyhoe, publié dans le numéro de janvier de la revue *True*. Nombreuses citations directes. L'agence A. P. semble accorder créance à Keyhoe.

— 28 décembre 1949 : *Los Angeles Daily News.*

LE MYTHE DES « SOUCOUPES VOLANTES » REDUIT A NEANT PAR L'ENQUETE DE L'ARMEE DE L'AIR

Washington, 27 décembre (U. P.). — L'Armée de l'Air a mis fin à son enquête appelée *Projet Soucoupe*, parce que la vérification des trois cent soixante-quinze cas signalés n'a permis d'obtenir aucune confirmation de l'existence d'engins aériens inconnus. L'Armée de l'Air attribue les informations relatives aux disques volants à la non-identification d'objets connus, à une forme d'hystérie collective ou à des mystifications.

— 28 décembre 1949 : *Los Angeles Times.*

AUCUNE PREUVE — LES DISQUES VOLANTS SONT QUALIFIES DE « PLAISANTERIE » PAR L'ARMEE DE L'AIR

Washington, 27 décembre (A. P.). — L'Armée de l'Air annonce qu'une enquête menée pendant deux ans l'a convaincue que les soucoupes volantes ne sont pas autre chose qu'une plaisanterie.

L'enquête avait été ouverte en janvier 1948. L'annonce du rapport final constitue un démenti à l'affirmation faite par la revue *True*, relative à la réalité des soucoupes volantes qui viendraient d'une autre planète. Il s'agit en fait ou bien d'objets ou de phénomènes bien connus et non identifiés, ou bien d'une forme adoucie d'hystérie collective, ou bien de simples mystifications.

— 28 décembre 1949 : *Hollywood Citizen News.*

L'ARMEE DE L'AIR DEMENT L'EXISTENCE DES SOUCOUPES VOLANTES

Washington, 27 décembre (A. P.). — Il a fallu deux ans de travaux menés par une équipe spéciale de techniciens de l'Armée de l'Air avec l'aide consultative de professeurs d'universités pour ramener à sa juste valeur le mythe des disques volants. « Selon l'Armée de l'Air il s'agit de « divers objets traditionnels » tels que les météores, les ballons-sonde, les oiseaux ou plus simplement des illusions d'optique ».

— 29 décembre 1949 : *Los Angeles Times.*

UN ETRANGE APPAREIL EN FORME DE GALETTE A ETE VU A L'EST

Hamlet (Caroline du Nord), 28 décembre (A. P.). — Plusieurs habitants de Hamlet, dont deux aviateurs signalent qu'ils ont vu un étrange appareil en forme de galette passer dans le ciel ; il avait de six à neuf mètres de diamètre. L'un des pilotes a tenté de le prendre en chasse, et déclare qu'il a vu quelque chose en tomber, qui ressemblait à un corps humain. Il ne pouvait s'agir de ballon-sonde parce que le pilote a une longue habitude de ces ballons et que l'engin en question était beaucoup plus grand.

— 29 décembre 1949 : *Los Angeles Evening Herald and Express.*

MYSTERIEUX SIGNAUX DANS LE CIEL, A L'AUBE DE 1950

« Traînées » fantastiques au-dessus de Los Angeles. On a également aperçu à l'Est d'étranges vapeurs formant des dessins bizarres. Quatre pilotes ont donné la chasse pendant plusieurs minutes à un objet inconnu au-dessus de la Caroline. Cela ressemblait à une fumée de cinq à six mètres de long dégagée par un avion invisible. Des observateurs du Bureau Météorologique des Etats-Unis ont aperçu ces traînées de vapeur qui se déplaçaient, selon eux, à une altitude d'environ six mille mètres.

— 29 décembre 1949 : *Hollywood Citizen News.*

UNE « CHOSE » VOLANTE ECHAPPE A LA POURSUITE DE PILOTES EN CAROLINE

De nombreuses personnes ont affirmé avoir vu un objet ressemblant à un ballon ou à une galette de six à neuf mètres de diamètre, volant au-dessus des communs de Fayetteville et de Greenwood en Caroline du Nord. L'objet se dirigeait droit vers le soleil couchant, quatre aviateurs pilotant des avions légers ont vainement essayé de lui donner la chasse. Le Bureau Météorologique de Charlotte a déclaré qu'il ne semblait pas que ce fût un ballon-sonde. A la base aérienne de Pop on dit, par contre, que cet objet était très certainement un ballonnet météorologique.

— 30 décembre 1949 : *Los Angeles Times.*

DES AVIONS MILITAIRES LAISSENT DANS LE CIEL DES TRAINEES DE VAPEUR

Photo montrant des traînées de vapeur condensée, laissées dans le ciel par les ailes de nos avions militaires manœuvrant entre sept mille et dix mille mètres d'altitude. La légende explique que les perturbations créées par le passage rapide des avions provoquent des condensations de vapeur qui apparaissent comme des traînées blanchâtres dans le sillage des appareils.

— 31 décembre 1949 : *Los Angeles Daily News.*

Le journal écrit dans son éditorial : « Les faits incitent au scepticisme en ce qui concerne la réalité des disques volants. « Avec un peu d'imagination on peut sans difficulté concevoir l'existence dans l'immensité de l'univers d'êtres vivants plus intelligents que l'homme. Cependant penser que des aéronefs inter-planétaires soient venus jusqu'à nous, reste encore au-delà des limites de la raison. (...) Les Américains veulent à tout prix que les soucoupes volantes et leurs équipages lilliputiens viennent de Mars. Ils veulent à tout prix que des choses surnaturelles se produisent, et que des preuves irréfutables en fassent foi. Et si les faits viennent contrecarrer leurs dadas, au diable les faits ! »

— Janvier 1950 : *True Magazine*, volume 26 n° 152.

LES SOUCOUPES VOLANTES SONT UNE REALITE

Donald E. Keyhoe, qui pendant huit mois a mené une enquête approfondie sur les soucoupes volantes, dit qu'il est convaincu que celles-ci existent réellement. Il appuie son argumentation sur les écrits de Fort et sur les rapports officiels de l'Armée de l'Air.

— 11 janvier 1950 : *Los Angeles Times.*

D'ETRANGES OBJETS REPERES DANS LE CIEL PAR LES METEOROLOGUES

Tucumcari (Nouveau-Mexique), 10 janvier (A. P.). — Trois météorologues ont noté deux étranges objets dans le ciel. L'un d'eux planait dans le ciel en passant du blanc au rouge vif, puis au vert et revenant au blanc. Il disparut vingt-deux minutes après avoir été aperçu. Le deuxième objet, était bien plus petit que le premier. Il changea lui aussi plusieurs fois de couleur et s'évanouit après avoir été visible pendant environ une heure.

— 11 janvier 1950 : *Variety* (New-York).

FRANK SCULLY POSE VINGT QUESTIONS A L'ARMEE DE L'AIR

La série des vingt questions posées par Frank Scully à l'Armée de l'Air indiquent que les soucoupes volantes qui ont touché terre dans le Nouveau-Mexique et l'Arizona ont été démontées sur place et envoyées en pièces détachées à la base expérimentale de Wright, près de Dayton (Ohio). Depuis lors on n'en a plus entendu parler. L'Armée de l'Air ne s'est même pas souciée d'opposer le traditionnel « Pas de commentaires », mais nombre de journaux comme *Los Angeles Daily Mirror*, le *Buffalo Evening News*, le *Christian Science Monitor*, le *Fortnight*, *The Canyon Crier*, ainsi que des chroniqueurs de la radio n'ont pas manqué de reprendre ces questions afin d'obtenir des précisions sur les mystérieux engins. En avril 1950 une seule de ces questions avait reçu une réponse, qui ne venait même pas de l'Armée de l'Air.

— 11 janvier 1950 : *Daily Variety* (Review).

LA SOUCOUPE VOLANTE
production Columbia

Compte-rendu anonyme d'un film dont l'action se déroule sur le célèbre glacier de Taku, près de Juneau, en Alaska. La mise en scène est extrêmement réaliste et spectaculaire. Il s'agit de la course que se livrent sur le glacier les Américains et les Russes pour découvrir une soucoupe volante. L'action est très rapide. Les séquences où l'on voit la soucoupe sont vraiment prenantes. Mikel Conrad cumule les fonctions de scénariste, de metteur en scène et de vedette de ce film.

— Du 9 au 13 janvier 1950 : *New-York Times.*

EINSTEIN ANNONCE UNE IMPORTANTE DECOUVERTE

Einstein emploie la méthode de l'équation au quatrième degré pour prouver que l'énergie et la matière ne sont pas fondamentalement différentes. Il a établi une série d'équations exprimant toutes les relations existant dans l'univers physique. « Ces équations traduisent en particulier la relation entre l'attraction terrestre et la force électromagnétique qui existe à la surface du globe. »

— 16 janvier 1950 : *Los Angeles Daily Mirror.*

QUELQUES NOUVELLES INCONNUES RELATIVES AU MYSTERE DES SOUCOUPES par Dick Williams

Dick Williams reprend les vingt questions posées à l'Armée de l'Air par Frank Scully et exprime son désir de connaître les réponses.

— 20 janvier 1950 : *The Kansas City Times.*

LES AERONAUTES INTERPLANETAIRES LILLIPUTIENS REPARTENT DANS LE DOMAINE DE LA FICTION

Les habitants de Denver qui ont parlé à Rudy Fick des étranges visiteurs venant de la planète Vénus et lui ont affirmé que leur histoire était authentique reviennent sur leurs déclarations. L'histoire sur les visiteurs stratosphériques a été tout d'abord racontée sous une forme hypothétique par un ingénieur de Denver au représentant d'une firme d'automobiles. Celui-ci l'a raconté à d'autres et, d'arrangements en arrangements, elle a abouti à Rudy Fick qui a fini par affirmer avoir vu les disques volants, de ses propres yeux, au lieu de reconnaître que cette histoire lui avait été rapportée. C'était tout simplement une farce qu'on avait faite au représentant d'automobiles.

— 23 janvier 1950 : *Los Angeles Daily Mirror.*

UN GARÇON DE QUINZE ANS A-T-IL DECOUVERT LE SECRET DES DISQUES VOLANTS ? par Dick Williams

Dick Williams, garçon de quinze ans, habitant à Appleton (Wisconsin), amateur de radio, est arrivé à produire par hasard une onde extra-courte, de fréquence magnétique, et il a remarqué que cette onde avait la propriété de provoquer des pannes à tous les véhicules à moteur à explosion se trouvant dans un rayon de cinq kilomètres de l'émetteur. Cette trouvaille remonte à 1941. Dick Williams a découvert ensuite que les moteurs des avions passant au-dessus de sa maison étaient également affectés par ce phénomène ; l'aérodrome local avait enregistré à plusieurs reprises des pannes inexplicables survenues aux avions survolant cette région. L'explication de ce phénomène doit être sans doute recherchée dans le fait qu'il s'agit de fréquences magnétiques.

— 2 février 1950 : *Los Angeles Daily Mirror.*

DES FLAMMES DANS LE CIEL UN PILOTE DE TUCSON DONNE LA CHASSE A UN « DISQUE »

Tucson (Arizone), 2 février (A. P.). — Davis Monthan, pilotant un bombardier B-29, a donné la chasse à un objet non identifié. Il n'a pas pu rattraper l'objet qui a laissé « une longue queue de fumée noire » avant de disparaître à une vitesse vertigineuse derrière une chaîne de montagnes. A la base expérimentale de White Sands, dans le Nouveau-Mexique, on déclara qu'il ne pouvait s'agir d'un projectile à fusée, car il n'y avait pas eu de lancement ce jour-là.

— 9 février 1950 : *Los Angeles Herald Express.*

UN « CONE VOLANT » APERÇU AU-DESSUS DE SAN FRANCISCO

San Francisco, 9 février. — Cinq habitants de San Leandro (Californie), ainsi que le capitaine de frégate J. L. Kraker, de la base navale d'Alameda, ont vu dans le ciel au-dessus de la base un objet semblant être un cône de neuf mètres de long environ. Il se déplaçait vers le sud-est, à une altitude de près de mille cinq cents mètres et à une vitesse de l'ordre de cent cinquante kilomètres-heure. Il laissait derrière lui des traînées de vapeur.

— 19 février 1950 : *Los Angeles Herald Express.*

UNE SOUCOUPE VOLANTE SE DESINTEGRE EN ETINCELLES

Copenhague (Danemark), 18 février. — Christian Sanderson, fermier danois et sa femme ont déclaré avoir vu deux soucoupes volantes. L'une est passée au-dessus de leur ferme, mais l'autre a atterri dans la cour et en moins d'une minute s'est désintégré en mille petites étincelles qui ont voltigé au ras du sol avant de s'évanouir. Ces soucoupes semblaient transparentes et une lueur rougeâtre se voyait à l'intérieur. Une sorte d'oriflamme, flottait derrière chaque engin.

— 23 février : *Los Angeles Daily News.*

DES ENGINS VENANT D'UNE AUTRE PLANETE

New-York, 23 février (U. P.). — Le capitaine de frégate Robert B. McLaughlin, qui dirige un centre de recherches sur les projectiles télé-commandés, défend la théorie selon laquelle les soucoupes volantes sont vraiment « des appareils venant d'une autre planète ». Il affirme qu'il a vu lui-même un disque volant en mai 1949. Il a écrit sur ce sujet un article détaillé dans la revue *True.*

— 22 février : *Buffalo Evening News.*

UN JOURNALISTE AFFIRME QUE DES CORPS ONT ETE TROUVES DANS LES SOUCOUPES VOLANTES

Le communiqué de l'Armée de l'Air annonçant que son « Opération Soucoupe » avait pris fin n'a pas atteint son but. Il a en effet été publié vingt-quatre heures

— 10 mars 1950 : *Denver Post.*

ELLE EST PASSEE COMME L'ECLAIR, DIT UN HOMME QUI A VU UNE SOUCOUPE

Lewis Hayden, directeur d'un service d'aviation à Denver, a déclaré qu'il croyait avoir aperçu une soucoupe volante. « Tout ce que je puis dire, c'est qu'elle était très haut, brillait comme si elle était en aluminium, et qu'elle disparut avec une vitesse inconnue dans notre aviation moderne. »

— 10 mars 1950 : *Chicago Daily Times.*

LES INFORMATIONS SUR LES « DISQUES » COMMENCENT A INQUIETER L'OPINION

Le journal publie un article sur deux colonnes rapportant le récit de Ray L. Dimmick qui aurait vu l'épave d'une soucoupe volante écrasée au sol près de Mexico et dont le pilote avait soixante-dix centimètres de taille, ainsi que des extraits du *Denver Post* parlant de la conférence faite à l'Université de Denver au sujet de l'atterrissage de trois soucoupes sur notre sol.

— 10 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

UN COMPOSITEUR AFFIRME AVOIR VU UNE SOUCOUPE VOLANTE

Eddie Coffman, compositeur et astronome amateur, a déclaré à la police qu'il était sûr d'avoir vu une soucoupe volante planer au-dessus de la vallée de San Fernando, à environ cent vingt mètres d'altitude. Il a observé l'engin avec son télescope ; l'objet avait environ quinze mètres de diamètre.

— 10 mars 1950 : *Denver Post.*

LA CONFERENCE SUR LES « SOUCOUPES » A IMPRESSIONNE LES ETUDIANTS

La conférence faite récemment sur les soucoupes volantes et sur leurs équipages lilliputiens par un homme dont l'identité n'a pas été révélée a soulevé un grand intérêt parmi les étudiants de l'Université de Denver. Ils ont demandé qu'une « autorité » en la matière leur fasse une autre conférence sur le même sujet.

— Mars 1950 : *True Magazine*, volume 26, n° 154.

COMMENT DES SAVANTS ONT REPERE UNE SOUCOUPE VOLANTE par le capitaine de frégate McLaughlin.

Le capitaine de frégate R. B. McLaughlin, qui dirige un centre de recherches sur les projectiles télé-commandés à White Sands (Nouveau-Mexique), raconte

en détail comment il a observé un disque volant qui se trouvait à environ sept mille cinq cents mètres d'altitude et se déplaçait à une vitesse de six cents kilomètres-heure. Il se dit persuadé qu'il s'agit d'engins venus d'une autre planète.

— 10 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

LES SOUCOUPES VIENNENT DE MARS, AFFIRME UN SAVANT

Mexico, 9 mars (U. P.). — Le journal gouvernemental *El Nacional*, publie la déclaration d'un savant mexicain affirmant que la théorie selon laquelle les soucoupes volantes sont des appareils interplanétaires venant de Mars sera confirmée dans un proche avenir. Le savant ajoute que les dimensions de ces engins et la lumière qu'ils émettent prouvent indubitablement qu'ils transportent des êtres vivants d'un autre monde, sans aucun doute de Mars.

— 12 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

DE NOUVEAU, LES PETITS HOMMES, CETTE FOIS A SALINAS

Salinas, 11 mars (U. P.). — Une vingtaine de personnes de la région de Salinas (Californie) ont déclaré avoir vu des soucoupes volantes foncer à travers le ciel, se livrer à des acrobaties et même piquer sur une automobile.

— 12 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

LA MARINE CHILIENNE SIGNALE UNE SOUCOUPE VOLANTE .. DE DIX-SEPT CENTIMETRES

Santiago, 11 mars (U. P.). — Un météorologue de la base navale chilienne de Punta Arenas rapporte qu'il a vu un objet sensiblement sphérique et lisse, d'environ dix-sept centimètres de diamètre. L'objet se déplaçait de l'est vers l'ouest.

— 12 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

UN AMATEUR REUSSIT A PHOTOGRAPHIER UNE SOUCOUPE EN VOL

Miss Bette Malles, de Los Angeles, a vu et photographié quelque chose ressemblant à une soucoupe volante Une petite boule lumineuse précédait le disque, auquel elle était reliée par un cône de lumière diffuse ; un autre cône de lumière diffuse suivait le disque et se terminait par une seconde boule lumineuse qui faisait office d'arrière-garde. L'ensemble était pris dans un grand halo parfaitement circulaire.

— 12 mars 1950 : *Denver Post.*

NE JOUONS PAS A L'AUTRUCHE, PARLONS DES SOUCOUPES

George T. Koehler, l'homme qui a fait venir le savant inconnu pour une conférence sur les soucoupes volantes aux étudiants de l'Université de Denver, a donné

son opinion : Laissons nos esprits se pénétrer au moins de l'idée que les soucoupes sont dans le domaine du possible. Pourquoi nous enfoncer la tête dans le sable comme l'autruche ? Si l'époque de la soucoupe volante est arrivée, nous n'y changerons rien en affirmant le contraire. »

— 12 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

LES HABITANTS DE MEXICO ONT LA SOUCOUPO-MANIE

Mexico, 11 mars (U. P.). — Depuis la publication par *True* de l'article sur les soucoupes volantes et depuis les articles parus dans le journal *Excelsior*, les habitants de Mexico sont atteints de « soucoupo-manie », et voient partout des disques lumineux...

— 12 mars 1950 : *Denver Post.*

LES SOUCOUPES VOLANTES, INVENTION DIGNE DE WELLS ET DE JULES VERNE

Thor Severson, rédacteur au *Denver Post*, donne un compte-rendu détaillé de la conférence sur les soucoupes volantes faite à l'Université de Denver par un mystérieux savant. Le rédacteur laisse entendre que ces récits sur les engins interplanétaires et leurs minuscules équipages sont dignes de Wells et de Jules Verne

— 12 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

NOUVELLE HISTOIRE DE « SOUCOUPE » A CALEXICO

Les habitants de Calexico disent avoir vu un étrange objet rond dans le ciel, mais les uns affirment qu'il s'agissait d'un ballon-sonde météorologique, tandis que d'autres pensent que c'est tout simplement une mystification organisée par quelque plaisantin pour augmenter le nombre des histoires sur les disques volants circulant sur la côte californienne.

— 12 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

LES SOUCOUPES VOLANTES ? AUCUNE CERTITUDE, par Marvin Miles.

Faucons, ballonnets météorologiques, reflets ? Presque tout à la fois, dit l'Armée de l'Air. Sur les trois cent quinze rapports concernant des objets volants, trois cent quarante et un ont reçu des explications jugées satisfaisantes par l'Armée de l'Air. Un certain nombre de cas restent encore inexpliqués, mais cela ne veut pas nécessairement dire qu'il s'agit d'engins interplanétaires ou même d'avions stratosphériques d'un autre pays du globe terrestre.

— 14 mars 1950 : *Los Angeles News.*

QUATRE « SOUCOUPES » APERÇUES AU-DESSUS DE MEXICO

Mexico, 14 mars (U. P.). — Des centaines de personnes ont raconté qu'elles avaient vu quatre soucoupes volantes au-dessus de Mexico. Une autre a été aperçue au-dessus de Monterrey à cinq cent cinquante kilomètres plus au nord. Les météorologues ont calculé que les objets se trouvaient à environ dix mille à douze mille mètres d'altitude. D'autre part deux industriels du Colorado ont raconté qu'en revenant d'un voyage d'affaires au Nouveau-Mexique, ils avaient été poursuivis par un étrange objet volant.

— 14 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

UN PROFESSEUR PENSE QUE LES SOUCOUPES VOLANTES SONT PEUT-ETRE PILOTEES PAR DES PUNAISES GEANTES OU MEME PAR DES VEGETAUX

Le docteur Gérard P. Kuiper, professeur d'astronomie à l'Université de Chicago, a exprimé l'opinion qu'il était au fond possible que les soucoupes volantes, si elles étaient vraiment des engins interplanétaires fussent pilotées par des punaises douées d'intelligence ou même par des êtres végétaux encore plus invraisemblables. Le docteur Kuiper précise que sur la planète Mars l'atmosphère est composée d'oxyde de carbone, sans aucune trace d'oxygène ; en conséquence aucune vie telle que nous la connaissons n'y est possible. Cependant il est possible que des insectes et des végétaux puissent y exister.

— 15 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

DES SPECIALISTES ONT VU QUATRE « SOUCOUPES » AU-DESSUS DE MEXICO

Mexico, 14 mars (U. P.). — Des observateurs expérimentés et des météorologues ont confirmé les dires de centaines de personnes qui ont vu hier des soucoupes volantes, survolant Mexico, et une autre au-dessus de Monterrey, à cinq cent cinquante kilomètres plus au nord.

— 16 mars 1950 : *Denver Post.*

LES SOUCOUPES SONT-ELLES DES NUAGES ATOMIQUES ?

Dans la rubrique *Tribune Libre*, John Lenthold exprime une opinion intéressante relative au mystère des soucoupes. Il dit que les soucoupes volantes sont des sortes de petits nuages atomiques. Le champ magnétique terrestre, dit-il intercepte et fixe les particules atomiques flottant dans l'atmosphère ce qui finit par former de petits nuages visibles. Certains de ces nuages ont pu être détectés par les savants et classés sous le nom de « ionosphères ».

— 16 mars 1950 : *Denver Post.*

UN INDUSTRIEL VOIT DE PRES DES SOUCOUPES VOLANTES

St Mary's (Pensylvanie), 16 mars (U. P.). — Le docteur Craig Hunter, quarante-sept ans, directeur technique d'une firme d'instruments médicaux, a raconté qu'il a vu des objets en forme de disques se déplaçant lentement dans l'air de l'est vers l'ouest. Ils se trouvaient au début à une altitude de cent à cent cinquante mètres. Ils semblaient avoir de quinze à soixante-quinze mètres de diamètre et de huit à neuf mètres d'épaisseur en leur centre.

— 16 mars 1950 : *Denver Post.*

FAUT-IL PASSER AU CRIBLE LES CONFERENCIERS DANS LES UNIVERSITES

Albert C. Jacobs, chancelier de l'Université de Denver, a invité les professeurs de l'Université à vérifier soigneusement l'identité et les titres des personnes étrangères invitées à faire des conférences quelconques. Cette mesure fait suite à la conférence sur les soucoupes volantes faite le 8 mars par un homme non identifié.

— 16 mars 1950 : *Denver Post.*

UN PROFESSEUR DE PHYSIQUE DE L'UNIVERSITE DE DENVER NE PREND PAS AU SERIEUX LA CONFERENCE SUR LES SOUCOUPES, FAITE PAR M. X, par Thor Steverson.

Francis F. Broman, professeur de physique à l'Université de Denver, qui a autorisé le 8 mars un « mystérieux étranger » à faire aux élèves de sa classe une conférence sur les soucoupes volantes, a déclaré au correspondant de *Denver Post* : « J'ai dit à cet homme que j'étais obligé de faire savoir que ses déclarations ne présentaient qu'un intérêt spéculatif. »

— 16 mars 1950 : *Denver Post.*

LES PILOTES DES DISQUES DEVIENNENT PLUS HARDIS, L'UN S'ARRETE PENDANT CINQ MINUTES

Dépêche exclusive du *Denver Post.* Un mécanicien suisse affirme avoir vu une soucoupe volante restée suspendue sur une place dans le ciel pendant cinq minutes.

17 mars 1950 : *Denver Post.*

L'UNIVERSITE EST JUSTEMENT CRITIQUEE

Dans son éditorial le *Denver Post* exprime l'opinion que la grande liberté dont jouit l'Université lui permet de masquer bien des défauts et des abus. Cependant la récente conférence faite sur les soucoupes volantes a fait trop de bruit pour

pouvoir être ainsi dissimulée. Et le journal conclut en exprimant sa satisfaction de la ferme attitude adoptée à ce sujet par le chancelier de l'Université de Denver.

— 17 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

(Extrait de la chronique quotidienne de Matt Weinstock.)

Etant donné que la plupart des récits sur les soucoupes volantes ne sont pas dignes de foi ou bien sont le fruit d'une imagination débordante, nombre de gens pensent qu'on leur raconte à ce sujet bien plus que tout ce qu'on a pu voir réellement.

— 17 mars 1950 : *Denver Post.*

DES ETUDIANTS IDENTIFIENT LE CONFERENCIER QUI A PARLE DES SOUCOUPES, par Thor Steverson.

Le mystérieux conférencier qui, le 8 mars, a fait à l'Université de Denver une conférence sur les soucoupes volantes, a enfin été identifié. Il s'agit de Silas M. Newton, président de la Newton Oil Company et champion amateur de golf du Colorado en 1942. Il a été reconnu par des étudiants grâce à une photographie publiée dans un ancien numéro du *Denver Post.* L'un des étudiants déclara alors qu'il l'avait identifié depuis longtemps, car il avait eu l'occasion de lui servir de caddy sur le terrain de golf de Lakewood.

— 17 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

UNE SOUCOUPE VOLANTE SURVOLE LES HAUTEURS DE BALDWIN

Dépêche exclusive de Los Angeles Times. — Ray Wolford, ancien pilote d'essais d'avions à réaction, a réalisé le prototype d'un disque volant, avec deux ailes tournant autour du corps de disque. Dans l'esprit de Wolford, ce disque volant devait servir de cible ultra-mobile pour exercices de tir aérien.

— 18 mars 1950 : *Denver Post.*

LES HABITANTS D'UNE VILLE DU NOUVEAU-MEXIQUE SONT CERTAINS D'AVOIR VU UNE ARMADA DE SOUCOUPES

Farmington (Nouveau-Mexique), 18 mars (U. P.). — La plupart des cinq mille habitants de la petite ville pétrolière de Farmington, dans le nord-ouest du Nouveau-Mexique, sont « absolument certains » de l'existence des soucoupes volantes. Plus de cinquante personnes dont des commerçants et des pilotes, affirment avoir vu passer hier au-dessus de la ville une véritable armada de soucoupes, volant par vagues. Ils y en avait « plusieurs centaines », disent-ils. Clayton Boddy, chef de service de publicité du *Farmington Daily Times*, précise que ce jour-là le temps était très clair, avec seulement quelques rares nuages, à une altitude d'environ six mille mètres, et qu'il n'y avait pas de vent suffisamment fort pour soulever en l'air des morceaux de papier ou d'autres objets qui auraient pu provoquer la méprise.

— 18 mars 1950 : *Denver Post.*

L'ARMEE DE L'AIR CONTINUE A NIER L'EXISTENCE DES DISQUES VOLANTS

Washington, 18 mars (U. P.). — Malgré les récents rapports tendant à prouver leur existence, l'Armée de l'Air continue de ne pas vouloir admettre la réalité des disques volants. Un porte-parole de l'Armée de l'Air a répété aujourd'hui que les histoires sur les mystérieux engins aperçus dans le ciel résultent de la non identification d'objets bien connus, d'une forme adoucie d'hystérie collective ou bien de mystifications.

— 18 mars 1950 : *Las Vegas Daily Optic.*

LES « VAISSEAUX INTERPLANETAIRES » CAUSENT UNE PROFONDE EMOTION, par Walt Rogal.

Pour le troisième jour consécutif des soucoupes volantes ont été observées au-dessus de Farmington. Chaque fois leur apparition s'est produite entre onze heures et midi. Plus de la moitié des habitants de la ville est certaine d'être en présence d'engins interplanétaires ou tout au moins d'avions d'un type nouveau et étrange. Quelle que soit leur nature il est indéniable que leur apparition a provoqué une émotion considérable dans cette localité, située à cent soixante-quinze kilomètres à vol d'oiseau au nord-ouest des grands laboratoires atomiques de Los Alamos. Un des témoins du phénomène a pu faire une triangulation topographique et a déclaré que les disques se déplaçaient à une vitesse d'environ mille six cents kilomètres à l'heure et qu'ils étaient à peu près deux fois plus gros que les superforteresses B-29.

— 18 mars 1950 : *Las Vegas Daily Optic.*

DONNEZ-MOI DES FAITS

Dans son éditorial, le journal écrit en substance : des centaines d'habitants de Farmington, honnêtes et dignes de foi, ont vu « quelque chose » dans le ciel. La moitié au moins d'entre eux sont persuadés que c'était une armada d'engins interplanétaires. D'autres se contentent de dire qu'ils n'ont jamais rien vu de pareil auparavant, mais ils ne se hasardent pas à formuler une hypothèse, à ce sujet. D'autres encore pensent qu'il s'agissait de flocons de coton emportés par le vent, d'avions à réaction d'un type nouveau ou d'autres choses dans le même ordre d'idées. La population américaine n'est pas composée en grande partie d'enfants ou de simples d'esprits. Nous sommes une majorité d'adultes qui voulons prendre connaissance de nouvelles théories relatives au temps et à l'espace, sans en éprouver de la panique. Les tentatives faites pour garder le grand public dans l'ignorance ont invariablement nui au progrès général. Il est grand temps que le gouvernement des Etats-Unis écarte le rideau du secret qui entoure tous ces phénomènes et soumette au public les faits et les découvertes qui ont pu être faites dans ce domaine.

— 18 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

DES ESCADRILLES DE SOUCOUPES SURVOLENT LE NOUVEAU-MEXIQUE

Farmington (Nouveau-Mexique), 17 mars (U. P.). — Cinquante personnes au moins ont raconté qu'elles avaient vu des soucoupes volantes, en formation, survoler Farmington. Les vols ont commencé vers dix heures trente et ont duré une heure environ. Parmi ces étranges objets on en a remarqué un de couleur rouge qui volait plus bas que les autres. Tous les autres étaient de couleur argentée et semblaient évoluer à une très grande altitude.

— 21 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

UNE SOUCOUPE AVEC DES HUBLOTS SUR SA FACE INTERIEURE

Memphis (Tennessee), 21 mars (U. P.). — Deux pilotes de ligne ont rapporté que la nuit dernière ils avaient vu une soucoupe volante ayant des hublots sur sa face inférieure et une lumière clignotante au sommet traverser le ciel de l'Arkansas à une vitesse vertigineuse.

— 21 mars 1950 :

L'ARMEE DE L'AIR A-T-ELLE- TROP PARLE ?

Washington, 21 mars (U. P.). — On croit savoir que l'Armée de l'Air se mord les doigts pour avoir fait des révélations inconsidérées à la Commission des Services Armés de la Chambre des Représentants. Ces révélations ont été faites dans un document de soixante et onze pages, ayant pour but de justifier sa demande d'autorisation des crédits pour le développement et la réparation de bases aériennes aux Etats-Unis, en Alaska, au Labrador, dans les Açores et en Libye.

— 22 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

DEUX PILOTES JURENT AVOIR VU UNE SOUCOUPE VOLANTE

Memphis (Tennessee), 22 mars (P. P.). — Deux aviateurs chevronnés jurent qu'ils ont vu au-dessus de l'Arkansas un appareil étrange volant à une vitesse prodigieuse. Au sommet de l'appareil une bizarre petite lumière tantôt bleue, tantôt blanche clignotait rapidement. Ils affirment qu'il ne s'agissait pas d'un avion à réaction.

— 22 mars 1950 : *Los Angeles Herald Express.*

DES CENTAINES DE PERSONNES OBSERVENT PENDANT QUATRE HEURES UN DISQUE VOLANT

Idyllwild (Californie), 22 mars. — Des centaines de personnes qui regardaient disparaître une traînée de vapeur condensée laissée par un avion à réaction, ont soudain aperçu un objet ayant la forme d'un disque. L'objet se déplaçait en direction du nord à une altitude d'environ neuf mille mètres, et est resté visible pendant quatre heures.

— 29 décembre 1949 : *Los Angeles Times.*

(Extrait de la chronique de Matt Weinstock.)

Weinstock rapporte l'aventure d'un homme d'affaires de Los Angeles qui, ayant eu une panne, a posé son avion dans une région où une soucoupe volante avait

probablement atterri. Il a été interrogé pendant huit heures par des officiers du service de renseignements de l'Armée de l'Air.

— 23 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

HUIT « SOUCOUPES » A LOS ANGELES, AU LARGE DE LA COTE

Bill Elder et Bob O'Hara, pilotes du centre de la réserve de l'Air de Long Beach (Californie), jurent qu'ils ont aperçu, dans le ciel, près Idyllwild (Californie), des choses comme ils n'en avaient encore jamais vues auparavant. Ils n'ont pas précisé si c'étaient des appareils sterplanétaires ou « quelque chose d'autre ». Ils ont vu huit objets de forme elliptique, ayant environ 30 mètres de diamètre et volant à 600 mètres d'altitude.

— 24 mars 1950 : *Denver Post.*

Dans sa rubrique radiophonique, Ken White rapporte que Ralph Edwards, créateur de l'émission « Truth or Consequence » a promis de donner une récompense de mille dollars à la première personne qui présenterait devant son micro un des petits hommes qui, dit-on, forment les équipages des engins interplanétaires.

— 25 mars 1950 : *The Mirror.*

UN ECRIVAIN APERÇOIT UNE SOUCOUPE VOLANTE

Daniel Swinton, homme de lettres de North Hollywood (Californie), a aperçu, non loin de sa maison, un objet bizarre, très brillant, et de forme ovoïde.

— 26 mars 1950 : *Denver Post.*

SOUCOUPES OU BALLONS-SONDE ?
LE PROFESSEUR PICCARD NE SE PRONONCE PAS

Minneapolis, 25 mars. — Dans une interview exclusive accordée au correspondant du *Denver Post*, le docteur Auguste Piccard, célèbre savant et explorateur de la stratosphère, a exprimé l'opinion que la plupart des soucoupes volantes n'étaient sans doute que des ballons-sonde qui peuvent parcourir des centaines de milles. Il a relevé que l'enquête menée par l'Armée de l'Air n'a pas donné la preuve qu'il y avait des disques volants dans le ciel. Et il a ajouté qu'il y avait toujours eu et qu'il y aurait toujours des phénomènes inexpliqués — évidemment moins nombreux aujourd'hui qu'il y a quelques centaines d'années. Et il a exprimé l'opinion qu'une grande partie des histoires de soucoupes pourrait être expliquée scientifiquement par des observateurs qualifiés.

— 27 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

UNE SOUCOUPE VOLANTE APERÇUE PRES DE LA CAPITALE

Washington, 27 mars (U. P.). — Bertram A. Totten, employé à la Bibliothèque du Congrès, a déclaré qu'il avait vu un disque couleur d'aluminium, d'une douzaine de mètres de diamètre et d'environ 3 mètres d'épaisseur, survolant le comté de Fairfax, dans la proche banlieue de Washington.

— 27 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

PLANETE OU SOUCOUPE ?

Las Vegas, 26 mars. — Les officiers et soldats d'un groupe d'artillerie antiaérienne d'Indian Springs, ont repéré aujourd'hui dans leurs appareils de visée à longue portée « quelque chose de brillant » dans le ciel. Il n'a pas été officiellement question de soucoupe volante, bien que ce mot ait été sur toutes les lèvres.

— 27 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

LES DISQUES VOLANTS
PEUVENT-ILS ETRE DES CIBLES VOLANTES ?

Austin (Texas), 27 mars (U. P.). — L'Armée de l'Air a démenti à mainte reprise l'existence des soucoupes volantes. Récemment, le chroniqueur de radio, J. Taylor, a déclaré que « les disques que l'on voit dans le ciel sont bien réels » et a ajouté que la nation ne devait pas en être alarmée. On croit savoir, d'autre part, que les savants de l'Université du Texas ont mis au point de nouveaux projectiles-cibles, se déplaçant à une grande vitesse. Ces cibles sont destinées aux exercices de tir sur les projectiles télé-commandés.

— 27 mars 1950 : *Los Angeles Daily News.*

Tulsa (Oklahoma), 27 mars (A. P.). — Sept habitants de Tulsa racontent qu'ils ont aperçu des soucoupes volantes évoluant à haute altitude au-dessus de la tempête de poussière qui a déferlé sur la ville.

— 29 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

LES « SOUCOUPES » SERAIENT UN SECRET
DE L'ARMEE DE L'AIR

Taylor a exprimé l'opinion que les soucoupes volantes existent bien et que, lorsque l'Armée de l'Air en fera connaître le secret qu'elle garde pour le moment jalousement, ce sera une excellente nouvelle pour les Etats-Unis.

— 30 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

LA « GALETTE » DE LA MARINE
SERAIT-ELLE LA REPONSE AU PROBLEME
DES SOUCOUPES VOLANTES ? par Dick Williams.

Photographie d'un appareil en forme de disque avec des fenêtres sur sa face inférieure et une rangée de hublots sur la tranche. C'est le modèle à réaction de l'initial XF-5-U. D'une conception tout à fait différente des avions ordinaires de la Marine, il peut rester stationnaire en l'air ou bien foncer à une vitesse de près de 900 km.-h.

— 4 avril 1950 : *The New York Times.*

« SOUCOUPES VOLANTES » SIGNALEES EN MEDITERRANEE ET EN ORIENT

Londres, 2 mars. — Des informations annoncent que des objets mystérieux ont été aperçus dans le ciel au-dessus de la Méditerranée. Ils ressemblaient à des lunes, laissant dans leur sillage des traînées de fumée ou de flammes. A Hong-Kong également, des boules de feu volantes ont été signalées.

— 31 mars 1950 : *Los Angeles Times.*

UN AVION DE LA MARINE

Washington, 31 mars (U. P.). — La Marine américaine a démenti les informations venant de Californie, selon lesquelles le nouveau type de bi-moteur Chance-Vought XF-5-U avait été peut-être pris pour une soucoupe volante. La Marine précise qu'elle a acheté, il y a deux ans, un appareil de ce genre, mais qu'il s'était révélé inutilisable.

— 3 avril 1950 : *New York World Telegram.*

DES GRANDS MOTS POUR INDUIRE LE PUBLIC EN ERREUR, par Peter Edson.

Washington, 3 avril. — Le plus grand sujet de conversations privées à Washington, est la soucoupe volante. L'Armée de l'Air déclare : « Cette sorte d'animal n'existe pas. Personne n'en a jamais vu, ou n'en possède pas de photographie, ni aucune autre preuve tangible ». Peter Edson déclare qu'en privé, toutefois, la plupart des personnalités officielles « sont persuadées qu'il y a quelque chose là-dessous ».

— 3 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

LES SOUCOUPES VOLANTES SONT UN SECRET MILITAIRE AMERICAIN

New-York, 3 avril (U. P.). — Le chroniqueur de la radio, Henry J. Taylor, annonce que les soucoupes volantes sont en réalité un grand secret militaire américain. Ce fait est une bonne nouvelle pour le peuple américain. Selon lui, il existe deux types de disques volants. Le premier est un disque sans pilote, pouvant avoir de 6 m. 50 à 75 m. de diamètre. Ce disque peut rester suspendu en l'air, monte jusqu'à une altitude de 15.000 mètres et plus encore, tombe ensuite jusqu'à moins de 300 mètres du sol et, généralement, se désintègre alors, avant de toucher le sol. Le deuxième secret est un appareil à réaction, Fantôme Spectre Volant, ou XF-5-U.

Un porte-parole a déclaré à ce sujet : « La Marine n'expérimente aucun appareil ou projectile radio-guidé pouvant être confondu avec les soucoupes volantes ». Il a précisé que le XF-5-U a s'était révélé inutilisable et n'avait jamais volé.

Taylor précise que les premières expériences sur les soucoupes volantes ont commencé le 25 juin 1947, et qu'elles ont pris une extension considérable depuis lors. Il affirme qu'au dos de chaque soucoupe sont fixées des plaquettes avec l'inscription

suivante : « Quiconque endommagera cet engin, en fera la description ou en révélera le point de chute, sera passible de poursuites judiciaires au nom du gouvernement des Etats-Unis. Avertir immédiatement les autorités qui le feront prendre ». Ces affirmations de Taylor ont été démenties par l'Armée de l'Air.

— 3 avril 1950 : *Los Angeles Evening Herald et Express.*

LES SOUCOUPES VOLANTES SONT UN NOUVEAU TYPE D'APPAREILS CONSTRUITS PAR LES ETATS-UNIS

Washington 3 avril. — Le journal se reporte à un article paru dans la revue *U. S. News and World Report* affirmant que les soucoupes volantes sont bien des appareils d'un type révolutionnaire, mis au point par les Etats-Unis. « Les soucoupes volantes ont été observées par des centaines d'observateurs compétents de tous les coins des Etats-Unis et sont généralement considérées comme une réalité. Il est évident que ce sont des appareils d'un type révolutionnaire, combinaison de l'hélicoptère et de l'avion à réaction le plus rapide. Il ajoute que les premiers modèles en avaient été construits par les Ingénieurs de la Commission Nationale Consultative de l'Aéronautique.

— 3 avril 1950 : (*Drew Pearson*).

LES SOUCOUPES VOLANTES AU CONGRES

La Commission des Services Armés de la Chambre des Représentants a récemment demandé à l'un de ses membres, Mel Price, de Saint-Louis (Illinois), de se livrer à une enquête serrée auprès de l'Armée de l'Air, au sujet des soucoupes volantes. La réponse officielle donnée à Price par l'Armée de l'Air a été : « Il n'y a pas de quoi fouetter un chat ». Toutes les histoires de soucoupes sont dues à « un durcissement de la rétine, à des illusions d'optique, à une forme adoucie d'hystérie collective ou à des simples mystifications ».

— 3 avril 1950 : *Hollywood Citizen News.*

LES « SOUCOUPES VOLANTES » SONT-ELLES REELLES ? UNE REVUE DECLARE QUE LA MARINE EXPERIMENTE DES AVIONS SECRETS

Washington, 3 avril (A. P.). — La revue hebdomadaire *U. S. News and World Report* croit savoir que la Marine américaine se livre à des expériences sur les soucoupes pour en faire de véritables appareils d'un type nouveau. La revue fait remarquer que l'enquête sur les soucoupes, ouverte par l'Armée, a été abandonnée en décembre dernier, ce qui indique clairement que les officiels de l'Armée de l'Air savent de quoi il s'agit et n'en sont pas inquiets.

— 3 avril 1950 : *New York World Telegram.*

EN ENLEVANT LA POUSSIERE DES SOUCOUPES... VOLANTES

Washington, 3 avril. — Un dessin humoristique de B. Pause avec cette légende : « Les soucoupes volantes aperçues un peu partout sont le nouveau système de

102 sur 107

nettoyage de la vaisselle, pour économiser l'eau ». Mais le journal cite également la revue *U. S. News and World Report* soutenant que les soucoupes volantes sont une réalité, et qu'elles sont de construction américaine.

— 4 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

LES SOUCOUPES VOLANTES SERAIENT UN SECRET MILITAIRE

New-York, 4 avril (U. P.). — Le journal cite le chroniqueur de radio, Henry J. Taylor, selon lequel il existe deux types de soucoupes volantes qui sont un secret militaire américain.

— 4 avril 1950 : *New York Herald Tribune.*

LES SOUCOUPES SERAIENT DES ENGINS DE GUERRE AMERICAINS

Washington, 3 avril. — Le journal reproduit un dessin qui a été également publié dans la revue *U. S. News ans World Report*, montrant un modèle, réduit à l'échelle d'un tiers, d'un engin nouveau, construit en 1942. Il s'agirait d'un prototype de soucoupe volante.

— 4 avril 1950 : *New York Herald Tribune.*

TRUMAN ET JOHNSON TENTENT DE DISCREDITER LES HISTOIRES DE SOUCOUPES

Washington, 4 avril (U. P.). — Par son secrétaire de presse, Charles Ross, M. Truman a annoncé, de Key West (Floride), qu'il ne savait rien sur les rumeurs selon lesquelles les Etats-Unis ou tout autre pays auraient mis au point des soucoupes volantes. « Nous ne démentons pas ces rumeurs pour camoufler des travaux menés sur des armes secrètes, mais simplement parce que nous ne possédons aucun élément pouvant confirmer ces rumeurs », dit Ross.

— 4 avril 1950 : *The New York Times.*

LES « SOUCOUPES » SERAIENT BIEN DES APPAREILS DE LA MARINE

Washington, 3 avril (A. P.). — Démarquage de l'article de la revue *U. S. News and World Report*, affirmant que les soucoupes sont bien des appareils américains d'un type révolutionnaire sur lesquels travaille la Marine. Le journal reproduit également le dessin représentant le modèle réduit qui aurait été construit pour subir des essais à la soufflerie de Langley (Virginie).

— 4 avril 1950 : *Denver Post.*

DEMENTI OFFICIEL : LES SOUCOUPES NE SONT PAS DES ARMES

Washington, 4 avril (U. P.). — L'Armée de l'Air et la Marine affirment qu'elles n'expérimentent aucun appareil nouveau ni aucune arme qui puisse justifier les

innombrables histoires sur les disques volants. Un porte-parole de l'Armée de l'Air a précisé que les forces armées s'en tenaient à la conclusion de l'enquête serrée, menée sur des centaines de cas signalés et terminée en décembre, à savoir que les soucoupes n'existent pas en réalité.

— 5 avril 1950 : *The New York Times.*

TRUMAN ET JOHNSON TOURNENT EN RIDICULE LES HISTOIRES DE SOUCOUPES

Key West (Floride), 4 avril dépêche particulière). — Le président Truman a déclaré aujourd'hui qu'il ne savait absolument rien sur les soucoupes volantes. D'autres personnalités de la Maison Blanche ont relégué les fameux disques dans le domaine du mythe. Le *Miami Daily News* avait publié des photos d'un objet brillant et concave qu'il dit être une soucoupe volante... Le chargé de presse de la Maison Blanche, Charles G. Ross, a déclaré que le brigadier général Robert B. Landry et le contre-amiral Robert L. Dennison lui ont affirmé qu'ils ne savaient rien sur les soucoupes volantes. M. Ross a précisé qu'il ne démentait pas leur existence pour des raisons de sécurité, qu'il pensait qu'il était fort improbable qu'il pût s'agir d'une section d'armements tellement secrète qu'elle ait été cachée même au président, et qu'enfin, pour autant qu'il le sût, les disques volants n'appartenaient à aucun autre pays. De son côté, le secrétaire à la Défense, Johnson, a déclaré qu'il n'hésiterait pas à créer quelques escadrilles de soucoupes si c'était possible et si cela devait augmenter la sécurité du pays.

— 5 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

LA MAISON BLANCHE REJETTE LES BRUITS SELON LESQUELS LES SOUCOUPES VOLANTES SERAIENT DES ARMES SECRETES

Key West (Floride), 4 avril (A. P.). — Le docteur Clark B. Millikam, président de la sous-commission des projectiles télé-commandés des Services Armés, a catégoriquement démenti les multiples informations selon lesquelles le gouvernement travaillerait sur des armes secrètes ayant la forme de disques. Il a confirmé que des recherches étaient en cours au sujet des projectiles-fusées, capables de dépasser la stratosphère.

— 5 avril 1950 : *New York Journal American.*

LES SOUCOUPES VOLENT-ELLES ? LES DIRIGEANTS REPONDENT OUI ET NON

Washington, 1er avril (U. P.). — Un membre de la Chambre des Représentants qui doit être au courant de ces choses, a dit nettement que les soucoupes volantes n'existaient pas. Mais un autre parlementaire, également qualifié, Engel Michigan, a dit qu'il en avait vu une lui-même. Il a ajouté : « Et je suis persuadé que si elles existent vraiment, elles sont à nous et à personne d'autre ».

— 5 avril 1950 ; *New York Journal American.*

RIEN D'HOSTILE, DIT LE DEPARTEMENT DE LA DEFENSE

Washington, 5 avril (U. P.). — Le Département de la Défense a publié le communiqué suivant au sujet des soucoupes volantes : « Il n'est pas question de

Page 103 sur 107

rouvrir le *Projet Soucoupe*, enquête spéciale de l'Armée de l'Air, close il y a trois mois. Cependant, l'Armée de l'Air continue et continuera à recevoir et à évaluer à leur valeur, par le truchement ordinaire des services de renseignements locaux, tous les rapports de quelque importance relatifs à tous phénomènes aériens sortant de l'ordinaire ».

— 6 avril 1950 : *Hollywood Advertiser.*

LE DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE GRIFFITH PARK REJETTE LES HISTOIRES DE SOUCOUPES VOLANTES

« Excès d'imagination », dit le docteur Dinsmore Alter, directeur de l'Observatoire de Griffith Park. « Les soucoupes sont toutes sortes d'objets sur lesquels peut broder une imagination féconde, mais elles ne sont certainement pas des appareils venant de Mars ». Il va encore plus loin et ajoute : « Ces soucoupes ne sont que des phénomènes ordinaires, vus par des observateurs non avertis et ayant l'esprit farci d'histoires de soucoupes »...

— 6 avril 1950 : *Rocky Mountain News.*

DES ORANGES VOLANTES REPEREES DANS LE CIEL UN DISQUE EST EGALEMENT OBSERVE

Une femme a téléphoné au journal *Rocky Mountain News* pour annoncer qu'elle avait vu, dans le ciel, un objet absolument rond et ressemblant à une orange, avec la différence qu'il était de couleur argent et gris. Il se déplaçait à la manière traditionnelle des disques volants. Le même objet a été aperçu par quatre autres personnes. On a signalé, dans la même région, un second objet volant, mais celui-là était plat et en forme de disque, au lieu d'être rond comme le premier.

— 6 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

LES SOUCOUPES VOLANTES NE PEUVENT PAS EXISTER

Max Hamilton dit que si les soucoupes existaient, elles auraient été créées soit sur notre terre soit quelque part ailleurs dans l'Univers. Selon lui, cette dernière hypothèse est déraisonnable. « Même la fission nucléaire, la plus importante découverte de l'Histoire, ne nous a pas pris par surprise. On parlait de possibilité de la désintégration de l'atome depuis plusieurs générations déjà. Mais aucun des éminents ingénieurs de l'aéronautique n'a jamais suggéré qu'un appareil ayant la forme d'une soucoupe pourrait faciliter la conquête de l'espace ».

— 7 avril 1950 : *Denver Post.*

AUTRE HYPOTHESE RELATIVE AUX SOUCOUPES

« Donner une explication des soucoupes volantes ? Mais c'est fort simple », écrit Cornélius Donovan, de New-York. « C'est simplement une réalisation ultra-secrète d'un gouvernement de notre terre, et plus précisément celui des Etats-Unis d'Amérique... Et il n'y a rien d'étonnant à ce que les autorités démentent qu'elles

disposent d'un tel moyen de faire faire au contribuable américain un voyage dans la stratosphère ! »

— 7 avril 1950 : *Los Angeles Daily News.*

LA DERNIERE : DES BOUGIES VOLANTES

El Centro, 5 avril (U. P.). — Plusieurs habitants d'El Centro, ont déclaré avoir vu des centaines de lumières mystérieuses se déplacer au-dessus de la ville. Les unes allaient très vite, les autres plus lentement, avant de disparaître.

— 7 avril 1950 : *Los Angeles Daily News.*

UN SPECIALISTE DIT QUE LES SOUCOUPES VOLANTES SONT UN SECRET AMERICAIN

Montvale (New-Jersey), 7 avril (U. P.). — Willy Ley, l'un des plus éminents spécialistes du monde en matière de fusées et de vols stratosphériques, a exprimé sa conviction que les soucoupes qui sont signalées au-dessus des Etats-Unis sont bien réelles. Il a dit que ce ne sont pas des engins à propulsion par fusées. Des techniciens américains ont peut-être trouvé le moyen de faire voler des disques en les guidant à distance. Ley donne trois possibilités : les soucoupes volantes sont : 1) Un secret militaire américain ; 2) Un secret militaire d'une puissance étrangère ; 3) Des engins venant d'une autre planète. Son opinion personnelle est qu'il s'agit d'un secret militaire américain.

— 7 avril 1950 : *Hollywood Citizen News.*

LES SOUCOUPES VOLANTES NE SONT PAS UNE MYSTIFICATION, par David Lawrence.

Washington. — Lawrence cite le *U. S. News and World Report* et Ken Purdy, rédacteur en chef de *True*. Il donne les paroles suivantes de Purdy : « Il est absolument certain que les soucoupes volantes existent. Et je pense que personne ne peut écrire quoi que ce soit à ce sujet, sans mentionner le fait que nous avons été les premiers à en parler, en décembre 1949. Lawrence ajoute que « de toute évidence, il manque quelque chose pour expliquer complètement les observations rapportées par les aviateurs qualifiés sur les soucoupes volantes. Les rapports qu'ils ont faits dorment dans des chemises officielles et n'ont jamais été rendus publics.

— 9 avril 1950 : *Denver Post.*

DIX MOIS APRES, IL REVELE QU'IL A VU UNE SOUCOUPE

Denver, 9 avril (dépêche particulière). — J. S. Stankavage a révélé qu'il avait vu une soucoupe volante... Il y a dix mois de cela. L'objet avait une forme de cœur et volait la pointe en avant. Il semblait avoir deux ouvertures sur le côté. Stankavage a précisé qu'il avait vu cet objet, qui était certainement une soucoupe, en juillet dernier, mais que sa femme et lui avaient décidé de ne rien dire, de crainte qu'on ne se moque de lui.

— 9 avril 1950 : *New York Times.*

CES SOUCOUPES VOLANTES : EXISTENT-ELLES OUI OU NON ?
par Joseph Nolan.

Dans un article sur quatre colonnes, Nolan récapitule les principaux récits publiés au sujet des soucoupes volantes. « Ce problème a intrigué tout le monde, y compris le président, et bien des hypothèses ont été avancées. »

— 10 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

UN GARÇON AFFIRME QU'IL A TOUCHE UNE SOUCOUPE

Amarillo (Texas), 9 avril (U. P.). — David Lightfood, âgé de douze ans, a raconté qu'au cours d'une promenade, il avait vu quelque chose qui, de loin, lui avait semblé être un ballon. En s'approchant, il s'était trouvé devant un objet rond ayant approximativement le diamètre d'un pneu d'automobile et de 45 centimètres environ d'épaisseur. Sa partie inférieure était arrondie et sa partie supérieure ressemblait à une assiette creuse, un léger espace subsistant entre les deux. Le garçon a touché l'objet, qu'il a trouvé lisse comme la peau d'un serpent et chaud. Il était de couleur gris-bleu et n'avait pas d'ouverture autre que la fente comprise entre ses deux faces. L'engin a décollé subitement en aspergeant de gaz ou de vapeur le visage et les bras du garçon qui sont aussitôt devenus rouges et se sont couverts d'ampoules. Un autre garçon, âgé de neuf ans, a confirmé cette histoire.

— 10 avril 1950 : *The Salinas Sun.*

UN HABITANT DE LINDSBORG APERÇOIT UNE SOUCOUPE

Lindsborg, 10 avril. — P. E. Patchin, habitant Lindsborg, a raconté que mercredi, vers 11 h. 30, il avait vu un objet de couleur grisâtre et de forme oblongue, traverser le ciel à une grande vitesse. L'objet était resté visible sur une distance d'environ huit kilomètres. Il était absolument silencieux et d'après les calculs de Patchin, se déplaçait à une altitude de 3.000 mètres et à une vitesse supérieure à 1.000 km.-h., en direction du nord-ouest.

— 10 avril 1950 : *Los Angeles Daily News.*

UNE RELATION ENTRE LES SOUCOUPES VOLANTES ET DE MYSTERIEUX SOUS-MARINS ?

Boise (Idaho), 10 avril (U. P.). — Kenneth Arnold est revenu au premier plan de l'actualité. Il pense qu'il y a peut-être un rapport entre les soucoupes volantes et les mystérieux submersibles dont on a signalé à plusieurs reprises la présence au large des côtes américaines. Mais il n'a pas abandonné pour autant sa théorie selon laquelle les soucoupes volantes sont peut-être des appareils venant d'une autre planète.

— 11 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

UNE « SOUCOUPE CHROMEE » AU-DESSUS DE MONTERREY

Monterrey, 10 avril (A. P.). — Sept personnes ont vu aujourd'hui, au-dessus de Monterrey, une soucoupe volante qui brillait comme si elle était chromée. Elle semblait avoir, au maximum, 9 mètres de diamètre, se trouvait à environ 1.900 m. d'altitude et se déplaçait à une vitesse vertigineuse.

— 14 avril 1950 : *Los Angeles Daily News.*

UN DISQUE VOLANT A ETE CONÇU IL Y A 23 ANS

Monerrey (Californie), 14 avril (U. P.). — Alexander G. Weygers, ingénieur et architecte, avait établi les plans d'un « discoptère », il y a vingt-trois ans de cela. Il avait proposé cette invention brevetée à la firme Consolidated Vultee Aircraft, en avril 1945, mais celle-ci l'avait refusée, la trouvant « trop avancée ».

— 19 avril 1950 : *Los Angeles Daily News.*

LES BANANES VOLANTES

Dallas (Texas), 19 avril (U. P.). — Des habitants du Texas stupéfaits ont vu, dans le ciel, outres des soucoupes volantes, un plat volant et des bananes volantes. Des centaines de personnes les ont vus, à Fort Worth, à Austin, à Clarendon et à Dallas.

A Fort Worth, Ira Maxey, pilote chevronné, ayant à son actif 3.600 heures de vol, montre des photographies qu'il a prises lui-même d'un objet ayant la forme incurvée d'une banane. Il ajoute que ces bananes volantes laissaient des traînées de vapeur dans leur sillage. Le secrétaire à l'Air, Symington, qui se trouvait alors à San Francisco, et non au Texas, a déclaré que ces « déclarations ne correspondaient à rien ».

— 20 avril 1950 : *Denver Post.*

L'ARMEE DE L'AIR ORGANISE UN « GUET » AUX SOUCOUPES DU TEXAS

Fort Worth (Texas), 20 avril (A. P.). — L'Armée de l'Air continue à ne pas croire aux soucoupes volantes. Cependant, une circulaire de la 8e escadre aérienne invite les pilotes à veiller à « tout phénomène inhabituel qui pourrait se produire dans le ciel ».

— 20 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

UN FERMIER ATTRAPE UN DISQUE VOLANT IL S'AVERE QU'IL APPARTIENT A LA MARINE

Douglas (Wyoming), 20 avril (U. P.). — Everett Fletcher, fermier des environs de Douglas, a aperçu un objet rond, planant dans le ciel, à 51 km. au nord de Douglas et descendant petit à petit. Il s'est lancé à sa poursuite et l'a retrouvé

à terre. Sur l'objet était fixée une plaque métallique portant l'inscription suivante : « Cet appareil scientifique est la propriété commune de la Marine des Etats-Unis et de l'Université de Minneapolis. Fabriqué à Lexington, Kentucky ». Un coup de téléphone à Minneapolis lui a appris que c'était un appareil spécial de la Marine pour la mesure des rayons cosmiques. « Surtout, ne l'ouvrez pas », lui a recommandé un officier, « et envoyez-le immédiatement à Minneapolis ».

— 22 avril 1950 : *Los Angeles Daily News.*

UNE SOUCOUPE VOLANTE SEMANT DES ETINCELLES ATTAQUE UN AUTOMOBILISTE

Lufkin (Texas), 22 avril (U. P.). — Jack Robertson, vingt-huit ans, pharmacien diplômé de l'Université du Texas, circulait en voiture sur la route Nº 94, à l'ouest de Lufkin. Il lui sembla que quelque chose le suivait. Il arrêta sa voiture et descendit. Il vit un objet volant dans le ciel s'approcher de lui, rester suspendu à une cinquantaine de mètres au-dessus de sa tête, puis virer à 90º et remonter rapidement, semant des gerbes d'étincelles et en tournant sur lui-même comme une soucoupe volante. Cinq minutes plus tard, les mains et le visage de Robertson se mirent à cuire. Cette aventure a changé son point de vue sur l'existence des soucoupes, quoi qu'en pût dire l'Armée de l'Air.

— 26 avril 1950 : *The New York Times.*

LES CIVILS SONT-ILS BIEN RENSEIGNES ?

Paul J. Larson, directeur de l'Office de Mobilisation Civile dépendant du National Security Resources Board, a déclaré : « A mon avis, il est indispensable que nous disions tous la même chose, dans la mesure du possible, évidemment ».

— 28 avril 1950 : *The Rangely Driller.*

UNE SOUCOUPE SURVOLE LE COLORADO

Rangely (Colorado), 27 avril. — Sept personnes, parmi lesquelles A. W. Jay, administrateur de la Continental Oil Co, ainsi que sa femme et sa fille, ont vu en même temps, jeudi soir, un objet brillant traverser le ciel au-dessus de cette ville de la partie nord-ouest du Colorado. M. et Mme Glen Holden, autres habitants de Rangely, ont affirmé qu'ils avaient vu une soucoupe passer à moins de 25 m. devant eux. L'objet était circulaire et semblait recouvert d'une « peinture phosphorescente ». Deux ouvriers de la compagnie pétrolière, Ronnie Grisdale et Carley Cook, ont déclaré qu'ils ont vu d'étranges lumières dans le ciel. L'une venait très vite et disparut très vite, l'autre volait lentement et la troisième semblait suspendue dans l'air, sans bouger.

— 29 avril 1950 : *The Chicago Times.*

UN AVION DE LIGNE FLIRTE AVEC UNE « SOUCOUPE »

South Bend, 29 avril (dépêche particulière). — Le capitaine Robert Adickers, pilote de ligne, chevronné de la T. W. A., et quelques-uns de ses passagers, ont vu une mystérieuse « masse ronde et lumineuse » non loin de leur appareil, alors qu'ils survolaient South Bend. « Jusqu'à présent, je me moquais de toutes ces histoires de soucoupes, mais maintenant, j'y crois », a déclaré le capitaine Adickers, « j'en ai vu une ». Le récit du capitaine Adickers a été confirmé par le chef de bord, Robert Manning, et par plusieurs des dix-neuf passagers qui se trouvaient à bord de l'appareil qui faisait la liaison de Washington à Chicago. D'après le capitaine Adickers, l'engin semblait être contrôlé par radio à répulsion. « Chaque fois que j'essayais de m'en rapprocher, l'objet s'écartait en gardant la même distance. »

— 29 avril 1950 : *Los Angeles Examiner.*

UNE SOUCOUPE VOLANTE LUMINEUSE

Kansas City, 28 avril (A. P.). — Le capitaine Robert Adickers, pilote de ligne de la T. W. A., vingt-neuf ans, a décrit la soucoupe volante qu'il a vue en cours de vol : c'était un engin lumineux de 6 à 15 m. de diamètre et 1 m. 50 environ d'épaisseur. Le chef de bord de l'appareil, l'hôtesse de l'air et plusieurs passagers ont confirmé les dires du capitaine Adickers.

— 29 avril 1950 : *Canyon Crier* (*Los Angeles*).

UN CINEASTE AMATEUR AFFIRME AVOIR FILME ET EXAMINE DES SOUCOUPES VOLANTES

Mikel Conrad, qui habite au 1401 N. Sierra Bonita, à Los Angeles, jure qu'il a vu et filmé huit soucoupes volantes, atterrissant et décollant à 70 km. au nord de Juneau, en Alaska. Le gouvernement avait confisqué ses 270 mètres de film et les lui a rendus, un an après, après certaines coupures. « Je sais que les journalistes s'efforceront d'obtenir confirmation à mes dires, à Washington. Mais leurs questions resteront sans réponse. Si, cependant, vous voulez en parler, allez-y. Tout ce que je vous ai raconté est la pure vérité. »

— 29 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

HOMMAGE A VENUS

San Bruno (Californie), 29 avril (U. P.). — La police de la petite ville côtière de San Bruno a été dans ses petits souliers. Un agent avait signalé une soucoupe volante ; toutes les radios de la police se sont mises à ne parler que de cette soucoupe incandescente, mais la sensationnelle histoire tourna court : un astronome amateur révéla que la soucoupe volante, n'était que la planète Vénus qui en était à la phase de sa révolution autour du soleil où elle est le plus près de la terre.

— 30 avril 1950 : *Los Angeles Times.*

DES SOUCOUPES VOLENT EN FORMATION PAR HUIT

Centralia (Washington), 29 avril (U. P.). — Mme Albert Goelitzer a raconté : « J'ai regardé par hasard par la fenêtre et j'ai aperçu deux soucoupes volantes, qui ont été immédiatement rejointes par six autres ». Elle a précisé que ces soucoupes étaient cylindriques et identiques à la description que d'autres en ont donnée, à l'exception de l'une qui était rouge sombre.

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DE
L'IMPRIMERIE DE SCEAUX
A SCEAUX (SEINE)
LE 30 JANVIER 1951
Nº IMP. 24.569
DÉPOT ÉDITEUR Nº 10